ROK V. GRUDZIEŃ 1935. NR 12.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO







•BALTIC•TRADE•DEVELOPER•

POLSKA·AGENCJA·TELEGRAFICZNA·PAT·

GDYNIA-AMERYKA

LINJE ŻEGLUGOWE

Sp. Akc.

CENTRALA

WARSZAWA, PL. MAŁACHOWSKIEGO 4

Telefon 5.47-46

ODDZIAŁY:

GDYNIA – Dworzec Morski, tel. 19-11
KRAKÓW – ul. Lubicz 3, tel. 138-92
LWÓW – ul. Kopernika 3, tel. 210-29
RZESZÓW – ul. Grottgera 20, tel. 3-13

LINJA PALESTYŃSKA

Regularna komunikacja pasażerska i towarowa

NA TRASIE

KONSTANCA – ISTANBUL – JAFFA – HAIFA – PIREUS – ISTANBUL – KONSTANCA

STATKAMI:

S/S „POLONIA"
S/S „KOŚCIUSZKO"

Najbliższe odjazdy z Konstancy:

S/S „Polonia" dn. 8 I.36
S/S „Polonia" „ 22.I.36
S/S „Polonia" „ 5.II.36

PODRÓŻUJCIE POD POLSKĄ BANDERĄ!

REGULARNA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA

Linje między Gdynią, Gdańskiem a portami:

WSCHODN. NORWEGJI:
Fred Olsen & Co.
Oslo oraz inne Wschodnio-Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

ZACHODN. NORWEGJI:
Bergenske-Stavangerske
Stavanger, Bergen, Trondheim oraz inne Zachodnio-Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

ZACHODNIEJ SZWECJI:
Baltic Line
Helsingborg, Malmö, Göteborg.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

WSCHODN. I POŁUDN. SZWECJI oraz LITWY:
Svenska Amerika Linien
Sztokholm, Kalmar, Kalskrona Kłajpeda.
Odjazdy co tydzień w obu kierunkach.

HISZPANJI, PORTUGALJI, MAROKKA I WYSP KANARYJSKICH:
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei
Odjazdy raz na miesiąc.

ZACHODNIEGO MORZA ŚRÓDZIEMNEGO:
Svenska Lloyd
Porty Południowej Hiszpanji, Śródziemnomorskie porty Francji, porty Zachodnich Włoch i Sycylji.
Odjazdy raz na miesiąc w obu kierunkach. Specjalna linja do transportu owoców południowych.

Rob. M. Sloman Jr.
Odjazdy do tychże portów z Gdyni i Gdańska raz na miesiąc.

ZACHODN. WYBRZEŻA STANÓW ZJEDN. A. P.
Fruit Express Line
Los Angeles, San Francisco, Portland, Vancouver, B. C.
Odjazdy do Gdyni raz na miesiąc.

POŁUDNIOW. AMERYKI:
Finland Syd Amerika Linien
Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires, Wyspy Kanaryjskie.
Odjazdy 2 razy na miesiąc w obu kierunkach.

ZATOKI MEKSYKAŃSK.
Gulf Gdynia Line
New Orleans, Galveston, Houston, Tampa, Savannah.
Odjazdy co 10 dni do Gdyni.

POŁUDNIOWEJ AFRYKI: i AUSTRALJI:
Wilh. Wilhelmsen
Cape Town, Fremantle, Adelajda Melburn, Sydney, Brisbane.
Odjazdy raz na miesiąc.
Rederiaktiebolaget Transatlantic
Cape Town, Algoa Bay, East-London, Durban, Lourenco, Marques.
Odjazdy raz na miesiąc.

INDYJ BRYTYJSKICH:
Wilh. Wilhelmsen
Svenska Ostasiatiska Kompaniet
Karachi, Bombaj, Madras, Kalkutta, Rangoon.
Odjazdy z Gdyni co 3 tygodnie.

Pozatem przyjmuje się towary na konosament przejściowy do Irlandji, Kanady, U. S. A., Zach. Afryki, Zatoki Perskiej, Indji, Wschodniej Azji i Australji.

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje

u agentów

BERGENSKE
BALTIC TRANSPORTS LTD.,

GDYNIA, Plac Kaszubski 1, tel. 29-11
GDAŃSK, Langermarkt 3, 225-41

Przedstawicielstwa:

WARSZAWA,
Jan Wojnar, Szkolna 2, tel. 220-42
KATOWICE,
Włodzimierz Rymarkiewicz, Andrzeja 14, tel. 301-75.
ŁÓDŹ,
Składy Towarowe „WARRANT", Al. Kościuszki 15, tel. 203-98.

SVENSKA ORIENT LINIEN,

szybka komunikacja statkami motorowemi między:

POLSKĄ A BLISKIM WSCHODEM

Miesięcznie 3—4 statki w obu kierunkach.

Gdynia — Gdańsk — Aleksandrja — Jaffa — Haifa — Bejrut — Pireus — Istanbul oraz inne porty Lewantyńskie.

SZYBKOŚĆ, SPRAWNOŚĆ, WYGODA.

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje u agentów:

Polska – Lewant, Agencja Okrętowa, Sp. z o. p.
Adr. Tel. POLLEWANT–GDYNIA, Tel. 29-11.
BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS LTD, A. G.
Gdańsk, tel. 225-41.

ROK V. GRUDZIEŃ 1935. NR 12.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, MIODOWA 22 P.A.T. TEL. 11.75-28 i 11.80-15 KONTO P.K.O. 730.
WYDAWCA – POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA. REDAKTOR OSKAR STEMPEL.

HELMER ENEBORG
Szef Sekcji Żeglugowej Król. Szwedzkiego Kommerskollegium

Rysy charakterystyczne żeglugi na Bałtyku

Wewnętrzny a zewnętrzny ruch żeglugowy na Bałtyku

REGJON bałtycki obejmuje kraje leżące przy Bałtyku. Są one zapleczem dla portów bałtyckich. Regjon bałtycki tak ujęty liczy około 100 miljonów mieszkańców, czyli 1/5 ludności Europy. Obrót towarowy w portach regjonu bałtyckiego wynosił w 1934 r. około 60 milj. ton.

Mniej więcej 15 milj. ton towaru, czyli 25% całego ruchu na Bałtyku przypada na ruch między różnemi krajami Bałtyku, tyleż przypada na ruch krajowy przybrzeżny, a 30 milj. ton, czyli 50%—na obrót towarowy z krajami pozabałtyckiemi. Wydaje się dziwnem, że obrót między krajami bałtyckiemi jest tak duży. Warto też zaznaczyć, że z ogólnej ilości 70 milj. ton obrotu towarowego portów bałtyckich przypada 1/3—czyli 20 milj. ton na Szwecję. Często uważano kraje bałtyckie za punkty zbiorcze i rozdzielcze dla transportów zamorskich, a częściowo zachodnio-europejskich i śródziemnomorskich. I rzeczywiście —Bałtyk jest otoczony licznemi krajami o silnie rozwiniętym przemyśle i o gęstem zaludnieniu. Zaplecze portów południowych na Bałtyku sięga daleko wgłąb Europy i z tych portów prowadzą najważniejsze z głównych dróg światowych do rynków amerykańskich. Dlatego też wielkie niemieckie towarzystwa okrętowe starały się stać ogniwem łączącem Bałtyk z krajami zamorskiemi. Dążyły one celowo do zorganizowania własnych linij bałtyckich jako zbiorczych i rozdzielczych, obsługujących duże linje zamorskie. A jednak, jak już wspomniano, połowa obrotu bałtyckiego przypada na ruch wewnętrzny, nie dotyczący portów leżących poza Bałtykiem.

Pochodzi to z geologicznej struktury bałtyckich krajów. Zimne kraje północne są ubogie w glebę orną, lecz obfite w lasy, kamień, rudę i siły wodne. Kraje wschodnie i południowe naodwrót obfitują w glebę orną i w jedną z podstaw rozwoju przemysłu — w węgiel; pozwoliło to na rozwój środkowo-europejskiego przemysłu. W ten sposób powstały warunki umożliwiające wymianę towarową między północą i południem i stworzył się wewnętrzny ruch bałtycki.

Zapewne, lata wojny i kryzysu zaznaczyły się na rozwoju: Sowiety nie znaczą tyle, co dawna Rosja, a nowe granice odcięły kraje przybrzeżne od ich naturalnych stosunków z zapleczem, co wpłynęło na zmniejszenie ruchu. Pomimo to jednak zwiększyły się możliwości rozwoju wewnętrznego ruchu bałtyckiego. Mam na myśli przedewszystkiem olbrzymi rozwój polskiego wywozu węgla przez Gdynię, która wyrosła, co do ilości obrotu towarowego, (z 7 milj. ton towaru), na największy port Bałtyku (Kopenhaga—6 milj. ton, Szczecin—6 milj. ton, Sztokholm—ca 4 milj. ton). W ten sposób obrót z Anglją i częściowo z Niemcami został zastąpiony czysto wewnętrznym ruchem bałtyckim.

Linje transportowe.

Węgiel, koks, ruda, żelazo, kamienie, oleje mineralne, zboże, makuchy, pasza, sól kuchenna, drzewo, masa papierowa i cement, oto główne towary krajów bałtyckich. Najbardziej typowemi transportami na Bałtyku są dla przywozu głównie węgiel, a dla wywozu drzewo i rudy. Jedną z najważniejszych podstaw rozwoju przemysłu i transportów jest wielka obfitość lasów, do czego jeszcze dochodzi dla Szwecji obfitość rud. Większa część transportów składa się z towaru masowego, ciężkiego a zajmującego dużo miejsca. Stąd możnaby przypuszczać, że cały wewnętrzny międzypaństwowy ruch bałtycki składa się z transportów trampowych (trampfahrt). Tak jednak nie jest. Dawniej mniemano, że morze z tak krótkiemi przewozami, jak na Bałtyku, które można obsługiwać małemi statkami, nie nadaje się do tworzenia stałych linij. Pogląd ten został zmieniony i na Bałtyku powstała cała sieć linij. Mamy główną linję między Sztokholmem a Finlandją oraz Rosją i krajami przybrzeżnemi, dalej linję łączącą z Gdynią i z Gdańskiem, oraz południową część Szwecji z Szczecinem i Lubeką, a nadto linję Trälleborg — Sassnitz.

Główne transporty bałtyckie odbywają się wzdłuż wybrzeży i mają raczej charakter ruchu przybrzeżnego. Ma on przedewszystkiem znaczenie dla Szwecji, następnie dla Niemiec, Danji i Finlandji. Właściwy szwedzki ruch przybrzeżny, który waha się między 5—7 milj. ton towaru, uwarunkowany jest odmiennym ustrojem ekonomicznym północnej i południowej części kraju. Z chwilą, gdy transporty na bliższą przestrzeń zostały przejęte przez kolej i samochody, utrzymały się

morskie transporty na dłuższej przestrzeni tam, gdzie droga morska jest tańsza. Wielkie miasta wpływają na zwiększenie ruchu. Sztokholm ma duży wwóz wewnętrzny (1—2 milj. ton towaru). Pochodzi to stąd, że miasto i okolica jest poważnym rynkiem konsumcyjnym, i stąd, że tu przeładowuje się towar do dalszego przewozu do portów szwedzkich i zagranicznych. Ruch wewnętrzny wywozowy ma duże znaczenie dla prowincji Norrland i stanowi po większej części dalszy przewóz towarów importowanych. Ruch między portami Norrlandu jest bardzo nieznaczny, natomiast idą stąd duże transporty drzewa.

Dwie najważniejsze tendencje ewolucji na Bałtyku są poza wspomnianemi poprzednio: 1) bajeczny wprost rozwój Gdyni, powstałej z niczego lub ściślej z małej osady rybackiej w 1922 r., by stać się w 1934—35 r. największym portem z własnemi linjami zamorskiemi, oraz 2) zmniejszenie ruchu rosyjskiego i upadek ruchu bałtyckiego. Leningrad miał przed wojną 5 — 6 milj. ton ruchu towarowego i był największym portem na Bałtyku. Po wojnie ruch spadł do 1 milj. ton, lecz w ostatnich latach wzrósł znowu i osiągnął w 1934 r. przeszło 4 milj. ton. Leningrad jest obecnie jedynym portem sowieckim na Bałtyku i dlatego wykazuje obecnie zwiększenie ruchu. Wielkie zaszły zmiany w składzie transportów leningradzkich. Zmniejszył się eksport zboża, a zwiększył się eksport drzewa. Rosyjska flota handlowa, która przed kilku laty jeszcze była wcale nieznaczna, wzrosła obecnie do 1 milj. ton brutto i stale rośnie.

Kanał Kiloński — cieśniny Sundskie.

Obrót między krajami bałtyckiemi i innemi wyraża się, jak już wspomniano, cyfrą około 30 milj. ton towaru i odbywa się na dwóch głównych szlakach: Oeresund i kanał Kiloński. Szlak wąski i kręty poprzez Mały Belt nie ma znaczenia dla żeglugi bałtyckiej. Szlak przez Duży Belt posiada wprawdzie dostateczną głębokość (conajmniej 11 metrów), ale z uwagi na ilość skrętów i niebezpieczeństwa nie jest lubiany przez marynarzy. W r. 1930, który walczy z 1929 rokiem o pierwszeństwo przed kryzysowym 1931 rokiem, wynosi cały ruch statków w kanale Kilońskim 22 milj. ton netto. Dla porównania nadmieniam, że ruch przez kanał Sueski wynosi 24,7 milj., a przez Panamski—22 milj. ton netto. Ruch statków zatem przez kanał Kiloński jest mniejwięcej taki sam, jak i ruch na szlakach światowych. Kryzys jednak dotknął kanał Kiloński silniej niż inne kanały, tak, że w r. 1933/34 stracił on 1/3, utrzymując tylko 14 milj. ton netto, kiedy kanał Sueski miał 23,6 milj. ton, a Panamski 18 milj. ton.

Co do ilości statków, to gdy przez kanał Sueski i Panamski przechodzi rocznie po ca 5 tysięcy statków, czyli 13—14 dziennie, przez kanał Kiloński przechodzi 40 tysięcy statków, czyli 100 dziennie. Przez kanały na światowych szlakach przechodzą wyłącznie lub przeważnie bardzo statki, przeciętnie ca 4 tys.-tonowe, podczas gdy przez kanał Kiloński przechodzą statki przeważnie 300—400-tonowe. Mały ten tonaż statków nie jest jednak uzależniony od głębokości kanału, która jest dostateczna, bo sięgająca aż 11,3 metrów, ale statki w ruchu bałtyckim są wogóle małe, w szczególności te, które przechodzą przez kanał i obsługują przeważnie niemieckie porty, położone na morzu Północnem lub Bałtyckiem.

Jeżeli chodzi o obrót towarów, to wynosił on w 1934 r., przez kanał Sueski — 28 milj. ton, przez Panamski—26 milj., a przez kanał Kiloński nie więcej niż ca 7 milj. Zatem, co do obrotu towarowego nie można zaliczać kanału Kilońskiego do klasy szlaków światowych.

Wśród 40 tys. statków, przepływających przez kanał Kiloński w 1933 r., było 24 tys. żaglowców, które często mają ładunek tylko w jednym kierunku. Dla żaglowców kanał ma duże znaczenie, bo skraca im drogę. Z 17 tys. okrętów parowych i motorowych, które przeszły przez kanał w 1933 r., było niemniej niż 16 tys. statków pasażerskich, które jak wiadomo, mają mniejszy ładunek, przeważnie drobnicę. Naturalnie, że dla statków pasażerskich zysk na czasie ma większe znaczenie niż dla statków towarowych.

Powyższe uwagi dają nam dokładniejsze pojęcie o znaczeniu kanału Kilońskiego. Wynika z nich, że kanał nie ma wielkiego znaczenia dla ruchu towarowego, a jeszcze mniej dla międzynarodowego.

Co się tyczy szlaku przez Oeresund, to przechodzi tu znacznie więcej towaru, niż przez kanał Kiloński. Niestety, nie posiadamy ścisłych danych o ruchu na szlaku przez Oeresund. Oblicza się liczbę statków, które przeszły w 1933 r. przez Oeresund, na około 32 tys. Liczba ta jest zatem mniejsza w porównaniu z ruchem przez kanał Kiloński. Przeciętna więc wielkość statków wypada na 800 — 900 ton netto, t. j. dwa razy większą niż dla statków przepływających przez kanał Kiloński. Liczba tonażu wynosiłaby zatem 27 milj. ton netto, a więc w porównaniu z obrotem przez kanał Kiloński obrót przez Oeresund jest prawie dwa razy większy. Co się tyczy obrotu towarowego wynosi on prawdopodobnie ca 23 milj. ton towarów, t. j. prawie trzy razy tyle, co przez kanał Kiloński. Oeresund jest zatem naprawdę linją ruchu światowego.

Polska zdobywa klijentelę zagraniczną na szlaku morskim

PIERWSZE trzy regularne rejsy motorowego statku „Piłsudski" na trasie Gdynia—New York wykazały owocność naszych wysiłków w kierunku rozbudowy naszej ekspansji morskiej. Co najważniejsze stwierdziły one że wyszedłszy przez gdyńskie wrota na szeroki świat szlakiem morskim, możemy przy rozbudowie naszej marynarki handlowej liczyć na klijentelę obcą.

Ten moment zdawałby się najważniejszym, bowiem ukazuje nam całkiem realne możliwości rozwoju, odkąd Polska stanęła do walki konkurencyjnej o zdobycie klijenteli zagranicznej. Jeśli chodzi o frekwencję pasażerów cudzoziemców, to w pierwszych trzech podróżach M/S „Piłsudski" wynosiła mniejwięcej 30%. W pierwszym rejsie t. j. w pierwszej regularnej podróży odsetek polski był znacznie większy spowodu specjalnej wycieczki i delegacji na powitanie statku w Nowym Yorku. Odsetek cudzoziemców w następnych podróżach zwiększył się pokaźnie; wskazuje on na dalsze możliwości, zwłaszcza w odniesieniu do krajów skandynawskich. W porządku kolejnym udział pasażerów cudzoziemców przedstawiał się jak następuje: Danja (około 6%), Palestyna (4½%), Kanada (3%), Czechosłowacja (1½%); dalej idą: Szwecja, Z. S. S. R., Rumunja, Łotwa, Węgry, Austrja, Litwa, Finlandja i Syrja.

Drugi skolei ważny punkt omawianych możliwości stanowi przewóz poczty. Godnym uwagi jest fakt, że wzrastający stale przewóz poczty M/S „Piłsudski" wykazał w

pomienionych podróżach 32% obrotu między obcemi portami, do których statek zawija, t. j. między New-Yorkiem a Kopenhagą i Halifaxem. W trzeciej podróży w kierunku wschodnim, t. j. w drodze powrotnej z New-Yorku do Gdyni, na ogólną liczbę 455 worków — 263 worki stanowił transport poczty do Kopenhagi. Tutaj podkreślić należy fakt, że M/S „Piłsudski" jest najszybszym statkiem kursującym regularnie między St. Zjednoczonemi i Kanadą a Kopenhagą i że można się spodziewać dalszego rozwoju przewozu poczty, zwłaszcza po uruchomieniu na tej trasie drugiego naszego statku M/S „Batory".

Trzecim ważnym punktem naszych możliwości rozwojowych jest fracht, czyli przewóz towarów. Tutaj widzimy postępy poważne, nietylko przy ładunkach do lub z Gdyni, lecz i pomiędzy portami obcemi. Największe pozycje wywozowe z Polski w kolejności tonażu i wartości stanowią: drzewo i dykta, słód, przetwory mięsne (szynki i bekony), mąka, cynk elektrolityczny, biel cynkowa, meble gięte i bibułka papierowa. Z tych pozycyj drzewo stanowi 50% ogółu wywozu motorowcem M/S „Piłsudski". Najważniejsze pozycje przywozowe stanowią: owoce, maszyny, części samochodowe, skóry, instrumenty techniczne, konserwy owocowe i jarzynowe, miedź, rodzynki, śliwki suszone, pestki morelowe i węglik krzemu.

Wzrost frachtu na M/S „Piłsudski" w kierunku zachodnim, t. j. do Ameryki przedstawiał się w ogólnych cyfrach, jak następuje:

I podróż	— 914	tonn
II „	— 1392	„
III „	— 1024	„
IV „	— 1344	„

W kierunku wschodnim, t. j. z New Yorku do Gdyni przewóz towaru przedstawiał się, jak następuje:

I podróż	— 670	tonn
II „	— 750	„
III „	— 909	„

Jak widać z powyższego, dane dotyczące naszego nowego motorowca wskazują na to, że element prestiżowy, który dotychczas odgrywał główną rolę, ustępował zaczyna elementowi handlowemu, co najlepiej dowodzi konieczności stałego i konsekwentnego rozwoju polskiej marynarki handlowej.

Głosy prasy zagranicznej o M/S „Piłsudski"

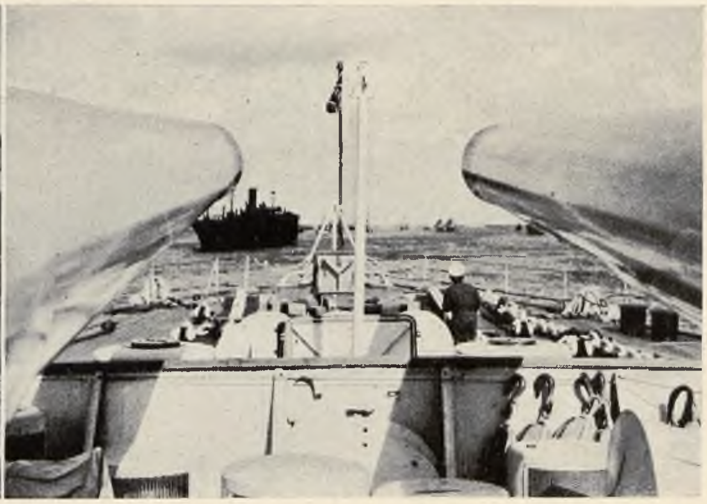
INAUGURACYJNE podróże pierwszego w Polsce nowoczesnego statku transatlantyckiego M/S „Piłsudski" zostały przez prasę obu kontynentów przyjęte z nadspodziewanym entuzjazmem i serdecznością. Prawie we wszystkich krajach Europy i Ameryki prasa zamieściła mniejsze lub większe wzmianki, artykuły i fotografje, dotyczące uruchomienia nowej polskiej jednostki morskiej i prawie wszędzie głosy prasy brzmią w tonie przyjaznym dla Polski i dla jej nowego nabytku na morzu. To też stwierdzić wypada, że sukces prasowy nowego statku przeszedł wszelkie oczekiwania i przyczynił się niemało do popularyzacji Polski poza jej granicami. Szczególnie, podkreślić to trzeba, prasa amerykańska przyczyniła się do rozpowszechnienia wiadomości o pierwszej podróży i wyglądzie M/S „Piłsudski". Z głosów prasy amerykańskiej przytaczamy w skrócie najciekawsze ustępy, charakteryzujące ogólny ton dzienników amerykańskich w związku z przybyciem M/S „Piłsudski" do Ameryki:

„New York Sun" na widocznem miejscu podaje fotografję naszego motorowca na tle wyspy Manhattan, poniżej umieszczono fotografje wiceministra plk. Adama Koca, przewodniczącego delegacji polskiej, gen. Wieniawy Długoszowskiego, gen. Orlicz-Dreszera i gen. Osińskiego. Tytuł artykułu brzmi: „Nowy okręt — duma Polski—przywozi Dar dla Prezydenta". „New York Herald Tribune" zamieszcza artykuł pod tytułem „Polski statek został powitany przez miasto New York od strony lądu, morza i powietrza". „Herald Tribune", witając polski statek, pisze: „Przybycie polskiego statku uprzytomniło Amerykanom fakt, iż Polska jest mocarstwem morskiem. Przybycie statku „Piłsudski", który nawiązuje jeszcze ściślejszą łączność Polski ze Stanami Zjednoczonemi spotyka się ze strony Ameryki, a w szczególności ze strony obywateli New Yorku z jaknajlepszemi życzeniami. Oby polska linja rozwijała się jaknajpomyślniej "

„World Telegramm" pisze: „Kiedy piękny polski motorowiec zbliżał się do portu, wielu obecnych musiało z żalem pomyśleć o wielkim polskim żeglarzu, który umarł zbyt wcześnie i nie mógł być świadkiem tego szczęśliwego wydarzenia... Dostęp do morza, utrwalona pozycja nad morzem — były zawsze jednemi z najważniejszych elementów istnienia narodów. Przybycie M/S „Piłsud-



Flota brytyjska na morzu Śródziemnem odbywa manewry. H. M. S Barham.



15" calówki H. M. S. Revenge.

ski" do Nowego Jorku jest symbolem tej dumnej pozycji, jaką zajęła Polska". „New York Times" pisze o darze Prezydenta Mościckiego dla Prezydenta Roosevelta.

Pozatem w innym artykule czytamy: „Obecność w naszym porcie przy brzegach amerykańskich polskiego statku transatlantyckiego daje nam sposobność przypomnienia z wdzięcznością darów, jakie Polska ofiarowała światu całemu... Życie Ameryki rozpoczęło się pod auspicjami Kopernika. Słusznem jest, aby kraj, w którym urodził się Kopernik, który kiedyś rozciągał się od Bałtyku do Czarnego Morza, posiadał własny port, łączący go z wszystkiemi morzami i lądami naszej planety. „Flagship" polskiej floty handlowej, noszący imię wskrzesiciela Polski, witany jest więcej niż z serdecznością przez kraj, za którego niepodległość walczył Kościuszko... Okręt ten jest symbolem Polskie odrodzonej, odzyskującej należne jej miejsce wśród najpierwszych narodów tego świata, który Kopernik puścił w ruch dokoła słońca".

Z głosów pracy kanadyjskiej na wyróżnienie zasługuje artykuł p. t. „Kontrasty i podobieństwa", zamieszczony wraz z piękną ilustracją M/S „Piłsudski" w porcie Halifax, w miesięczniku tamtejszym „Port and Province". Autor zastanawia się przy okazji spotkania się z p. prezydenta m. st. Warszawy ministra Starzyńskiego z p. E. J. Cragg „mayorem" miasta Halifax nad tem, co dzieli i co łączy Polskę i jej ludzi z Kanadą i jej ludźmi. Przychodzi też do przekonania, że tem, co dzieli i jednocześnie łączy, jest właśnie morze. W artykule nie brak sporo bardzo treściwych i dodatnich informacyj o Polsce.

„The Halifax Mail"—najpoczytniejszy dziennik miejscowy, opisując przybycie nowego „flagowca" polskiego, czyni to z entuzjazmem, zachwycając się nietylko linją statku i jego „zewnętrzną elegancją", lecz również artystycznem pięknem dekoracyj oraz urządzeń wewnętrznych.

Z prasy europejskiej—prasa duńska rozpisuje się najszerzej o uruchomieniu naszego nowego statku. Prawie wszystkie duńskie dzienniki zamieszczają fotografje statku, podając dokładne dane dotyczące jego technicznych urządzeń, przyczem zgodnie wzmiankują, że „Piłsudski" jest największym i najbardziej nowoczesnym statkiem na Bałtyku. W prasie francuskiej i niemieckiej znajdujemy przychylne, choć ze zrozumiałych powodów krótkie wzmianki o statku, jednakże fachowe pismo morskie „Journal de la Marine Marchande" zamieszcza wyczerpujący artykuł, zawierający opis naszego motorowca. Francuska prasa w Algierze zachwyca się wyglądem statku, o którym pisze, że jest to najnowocześniejszy statek, jaki kiedykolwiek zawitał do Algieru. Prasa gdańska donosi: „Piłsudski" wywiera imponujące wrażenie. Należy do grupy wielkich statków transatlantyckich zarówno pod względem rozmiarów jak i technicznych urządzeń". Prasa łotewska w licznych korespondencjach i artykułach daje wyraz swemu uznaniu dla nowego statku. W „Rits" ryskiem czytamy: „O „Piłsudskim" słyszałem pieśni pochwalne, ale kiedym go ujrzał musiałem przyznać, że ten nowy okręt jest naprawdę gustownie urządzony. Największą chlubą „Piłsudskiego" jest jego maszynerja... Tylko dwa okręty obecnie na świecie posiadają takie maszyny... Trudno dostrzec różnicę pomiędzy klasą trzecią a turystyczną..." i t. d. i t. d.

W każdym, jak widzimy, kraju, gdzie względy natury konkurencyjnej nie są brane pod uwagę — nasz nowy statek spotkał się z gorącem przyjęciem.

Piętnastolecie Szkoły Morskiej

DNIA 8.XII. Państwowa Szkoła Morska w Gdyni obchodziła uroczyście piętnastolecie swego istnienia.

W uroczystości wzięli udział Dyrektor Departamentu Morskiego Min. P. i H. inż. L. Możdżeński, Naczelnik Wydziału Żeglugowego tegoż Ministerstwa mgr. T. Ocioszyński oraz Radcowie S. Gebetner i R. Piłsudski, Komisarz Rządu w Gdyni mgr. F. Sokół, Dyrektor Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowski, Komandor Majewski, jako przedstawiciel K-Admirała Unruga, Prezes Związku Armatorów Kollat, liczne grono przedstawicieli miejscowych Organizacyj, Stowarzyszeń i Związków, zaproszeni goście, pedagodzy oraz absolwenci.



Marynarka niemiecka rozbudowuje się.
Przewodnik flotylli „F 1" wszedł do służby. „F 1" w Kilonji.

Po uroczystem nabożeństwie odbyła się w auli Akademja, zagajona przez Dyrektora Szkoły Komandora, Adama Mohuczego, który wygłosił sprawozdanie z dorobku szkoły.

P. Sz. M. posiada obecnie warsztaty mechaniczne, wzorową kuźnię, warsztat robót linowych i żaglowych, salę gimnastyczną, gabinety: fizyczny, elektrotechniczny, chemiczny i materjałoznawstwa, pracownie dewjacji, nawigacji, stację meteorologiczną, dział radjotechniczny wraz z krótkofalową stacją nadawczą, liczne zbiory towaroznawstwa, izbę chorych z ambulansem, gabinet dentystyczny oraz basen do nauki pływania.

Bandera Polska przez statki szkolne „Lwów" i „Dar Pomorza" została obniesiona po wodach całego świata. „Lwów" odbył 9 podróży, przebywając na morzach 818 dni i kryjąc 63.165 mil morskich, a „Dar Pomorza" 648 dni i 88.812 mil morskich. Przez czas istnienia Szkoły zgłosiło się 1.743 kandydatów, z których odpadło przy badaniach lekarskich 334, wskutek niezdania egzaminów wstęp-

nych 566 i zostało przyjętych 843, z których 327 otrzymało świadectwa dojrzałości, 326 zdało egzaminy dyplomowe (186 wydział nawigacyjny i 140 wydział mechaniczny). Z liczb tych widoczny jest stopień selekcji, prowadzony przez szkołę. Z liczby dyplomowanych 184 pracuje na statkach handlowych, jako oficerowie pokładowi, względnie oficerowie mechanicy, 3 na statkach cudzoziemskich, 5 w zarządach polskich towarzystw okrętowych, 12 w firmach technicznych i handlowych, 25 odbywa obowiązkową służbę wojskową, 5 zostało zawodowymi oficerami marynarki wojennej, 11 studjuje w zakładach wyższych, 9 pracuje w Ministerstwie P. i H., Urzędzie Morskim, pilotażu, innych instytucjach, o 64 szkoła nie posiada dokładnych danych i 8 zmarło. Z pracujących na statkach 12 zajmuje stanowiska kapitanów i 15 pierwszych mechaników.

Podkreślić należy, że P. Sz. M. zorganizowała funkcjonujące kursy rybackie dla Kaszubów, kursy żeglarskie P. W. i W. F., kursy radjotelegraficzne dla oficerów marynarki handlowej, kursy dla rybaków, wreszcie przeprowadza szkoła egzaminy państwowe dla szyprów i maszynistów okrętowych.

Na przyszłość, szkoła kroczyć będzie po dotychczasowej linji, dążąc stale i wytrwale do wydatnego i potrzebnego dla naszej marynarki handlowej podniesienia poziomu wiedzy, ulepszania programów i metod, do przygotowywania zawodowców i urabiania charakterów.

Po szeregu przemówień odbyły się produkcje muzyczne wychowanków P. Sz. M., a na zakończenie Akademji Kapitan St. Kosko opowiedział bardzo ciekawe fragmenty z podróży „Daru Pomorza" naokoło świata. W godzinach wieczorowych odbyła się wspólna wieczerza uczniów, absolwentów i personelu szkoły.

ANTONI hr. LEDÓCHOWSKI
prof. nautyki

Kompas żyroskopowy

WYZYSKIWANIE kompasu magnetycznego dla celów żeglugi utrudnione jest z dwóch przyczyn Pierwszą przyczyną jest ta okoliczność, że kierunek linij magnetyzmu ziemskiego tworzy nagół mniejszy lub większy kąt z kierunkiem rzeczywistego południka, wobec czego igły kompasu ustawiają się również w kierunku odmiennym od kierunku geograficznego południka.

Kąt, zawarty pomiędzy geograficznym południkiem a kierunkiem działania magnetycznie ziemskiego, nazywa się deklinacją magnetyczną Żeglarz, chcąc odczytać prawidłowe kierunki przy pomocy kompasu, musi stale deklinację magnetyczną uwzględniać, co komplikuje nawigację, tembardziej, że deklinacja magnetyczna jest nietylko dla różnych miejscowości inna, ale nawet na jednej i tejsamej miejscowości ulega z czasem powolnym zmianom.

Druga przyczyna, sprawiająca żeglarzowi jeszcze więcej kłopotu, aniżeli deklinacja magnetyczna, polega na tem, że okręt żelazny, posiadający w mniejszym lub większym stopniu właściwości magnetyczne, odchyla igły kompasowe z kierunku działania pola magnetycznie ziemskiego. Igła kompasowa ustawia się na okręcie w kierunku wypadkowym pomiędzy siłą magnetyzmu ziemskiego i siłą magnetyzmu okrętowego. Kąt, o jaki magnetyzm okrętowy odchyla igłę kompasową, nazywa się dewiacją. Żeglarz musi zatem oprócz deklinacji magnetycznej uwzględniać również dewiację, przyczem z dewiacją ma on czasami wiele kłopotu.

Magnetyzm okrętowy wpływa nagół ujemnie na własności kompasu, a przedewszystkiem osłabia on siłę ustawiającą kompasu, czyli tę siłę, która igłę kompasową utrzymuje w pewnym kierunku. Z powyższych przyczyn konieczną jest kompensacja kompasu na okręcie. Kompensacja polega na przymocowywaniu w pobliżu kompasu takich magnesów wzgl. mas żelaznych, których działanie jest odwrotne do działania żelaza okrętowego. Własności magnetyczne okrętu są jednakże tak skomplikowane, że idealna kompensacja jest niemożliwa, można zatem w najlepszym wypadku zmniejszyć dewiację do minimum, a pozostałą dewiację należy dla każdego kursu wyznaczyć, celem uwzględniania jej w przyszłości.

Czasami bywa tak, że kompas na statku wogóle nie daje się skompensować i staje się zupełnie nieużyteczny, szczególnie na pancernikach, w opancerzonych wieżach, oraz na łodziach podwodnych. Wogóle kompas, otoczony ze wszystkich stron powłoką żelazną, traci zupełnie zdolności wskazywania stałego kierunku, gdyż powłoka żelazna, wchłaniając w siebie linje magnetyczne, wytwarza wewnątrz pole magnetycznie obojętne. W podobnych wypadkach kompas żyroskopowy staje się koniecznością.

Nowoczesne kompasy żyroskopowe wskazują stale kierunek południka rzeczywistego z dokładnością dochodzącą do jednej minuty, przyczem niepotrzeba uwzględniać żadnych poprawek za wyjątkiem tylko jednej drobnej poprawki, dającej się bardzo łatwo obliczyć w zależności od szybkości okrętu, kursu i szerokości geograficznej. Przy kompasie żyroskopowym typu Sperry nie-



Praca nad wydobyciem S/S Otto Alfred Müller po awarji na redzie gdyńskiej.

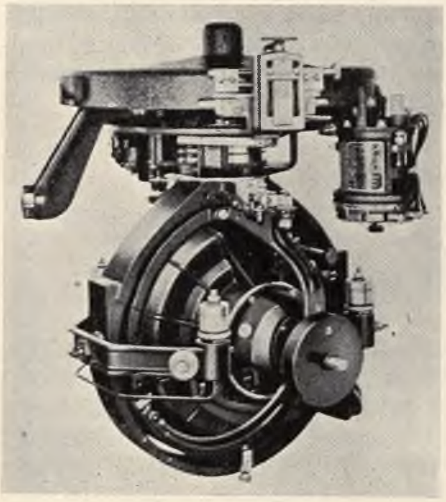
potrzeba uwzględniać nawet tej poprawki, gdyż specjalny przyrząd uwzględnia tę poprawkę automatycznie.

W marynarce polskiej mamy dotychczas zainstalowane kompasy żyroskopowe na okrętach wojennych O. R. P. „Wicher" „Burza" „Wilk" „Żbik" i „Ryś" oraz na statkach pasażerskich M/S „Piłsudski", „Polonia" i „Pułaski". Na okrętach wojennych zainstalowany jest najnowszy typ kompasu Anschütza t. zw. kompas kulowy, natomiast na S/S „Polonia" i „Pułaski" zainstalowane są kompasy Anschütza starszego typu t. zw. trójbąkowe. Na M/S Piłsudski ukazał się po raz pierwszy w polskiej marynarce kompas Sperry. O zasadniczych różnicach pomiędzy wymienionemi typami będzie mowa poniżej.

Najważniejsze zalety kompasów żyroskopowych w porównaniu do kompasów magnetycznych są: 1) Zupełna niezależność wskazań kompasu od własności magnetycznych okrętu. 2) Wskazywanie kierunku południka rzeczywistego, dzięki czemu nie potrzeba uwzględniać żadnych poprawek. 3) Możność przenoszenia wskazań właściwego kompasu, czyli t. zw. kompasu głównego na dowolną ilość repetytorów czyli powtarzaczy. 4) Większa dokładność i większa siła ustawiająca. 5) Możność wyzyskania obrotów powtarzaczy do automatycznego sterowania i do graficznego rejestrowania sterowanych kursów.

Jedyną wadą kompasów żyroskopowych są stosunkowo większe koszta w związku z bardziej skomplikowaną instalacją i aparaturą, to też w dobie dzisiejszej kompasy te stosowane są przeważnie tylko na okrętach wojennych i statkach pasażerskich.

Zasada kompasu żyroskopowego polega na własnościach bąka, czyli na własnościach bryły, wirującej szybko dookoła osi symetrji mas. Oś takiego bąka wykazuje dwie charakterystyczne własności. Pierwsza



Kompas żyroskopowy

własność polega na tem, że oś wirującego bąka wykazuje większą bezwładność kierunkową aniżeli oś niewirującej bryły, czyli wszelkiej sile, starającej się zmienić kierunek osi bąka w przestrzeni, stawia ona dodatkowy opór bezwładności, wzrastający proporcjonalnie do szybkości wirowania.

Druga własność bąka polega na tem, że pod wpływem siły, starającej się zmienić kierunek osi bąka w przestrzeni, oś ta odchyli się, lecz nie w kierunku działania tej siły, tylko w kierunku do niej prostopadłym. Powyższe zjawisko można zauważyć obserwując zabawkę dziecinną. Oś takiego bąka nachylona jest do podłogi pod pewnym kątem, przyczem siła przyciągająca ziemi stara się przewrócić bąk, czyli stara się przekręcić oś bąka w płaszczyźnie pionowej, tymczasem odchyla się ona pod wpływem tej siły w bok, opisując w rezulatacie bocznicę stożka.

Odchylanie się osi bąka w kierunku prostopadłym do odchylającego momentu obrotowego nazywa się ruchem precesyjnym. Przy małej szybkości wirowania bąka, ruch precesyjny jest nieregularny, gdyż w tym wypadku oś bąka wykonuje oprócz właściwego ruchu precesyjnego jeszcze t. zw. ruch nutacyjny. Przy kompasach żyroskopowych nutacja nie odgrywa roli, gdyż bąki kompasu obracają się z ogromną szybkością. (Przy kompasie Anschutza do 20000 obrotów na minutę).

Szybkość kątowa ruchu precesyjnego osi bąka jest proporcjonalna do wychylającego momentu, oraz odwrotnie proporcjonalna do impulsu. Impulsem nazywa się iloczyn momentu bezwładności bąka przez szybkość wirowania, jest to zatem wartość, będąca niejako miarą bezwładności kierunkowej osi bąka.

Oś bąka zmontowana w podwójnym pierścieniu Cardan'a ma możność ustawienia się w każdym dowolnym kierunku w przestrzeni. O takim bąku powiadamy, że ma zupełną swobodę ruchów, albo, że ma trzy stopnie swobody ruchów, gdyż ma on wówczas możność obracania się dookoła trzech prostopadłych do siebie osi. Oś takiego bąka (szybko wirującego) zatoczyłaby w ciągu doby pozornie bocznicę stożka. W rzeczywistości oś bąka nie zmieniałaby przez cały czas kierunku w przestrzeni, tylko nasz horyzont opisuje w przestrzeni bocznicę stożka na skutek obrotu ziemi dookoła swej osi. Gdybyśmy ustawili początkowo oś takiego bąka w kierunku równoległym do osi ziemskiej, wówczas oś bąka, zachowując ten kierunek, nie zmieniałaby nawet pozornie swego położenia względem horyzontu i leżałaby stale w płaszczyźnie południka, wskazując temsamem kierunek północno-południowy.

Przyrząd taki nie nadawałby się jednakże jako kompas, gdyż po pierwsze, początkowe ustawienie osi bąka równolegle do osi ziemskiej byłoby technicznie bardzo trudne do wykonania, a po drugie, przyrząd

TOWARZYSTWO EKSPEDYCYJNE I AGENTURA MORSKA

FERDYNAND PROWE

SP. Z OGR. ODP. W GDYNI

Ekspedycja i odprawa regularnych linij okrętowych

w kierunku: **ROTTERDAM, ANTWERPJA, HAMBURG, RYGA, SZCZECIN.**

Maklerstwo, zafrachtowanie, sztauerka, ekspedycja, magazynowanie
Przyjmowanie wszelkich przesyłek do wszystkich zamorskich portów

AGENCI NA GDYNIĘ:
Norddeutscher Lloyd — Brema
Argo Reederei A. G. — Brema
Mathies Reederei A. G. — Hamburg
H. C. Horn — Hamburg
Rud. Christ. Gribel — Szczecin

TELEFONY Nr. 1878 — Maklerka
2078 — Ekspedycja
2378 — Magazyn
2678 — Kierownik

ADRES TELEGRAFICZNY: PROWE GDYNIA.

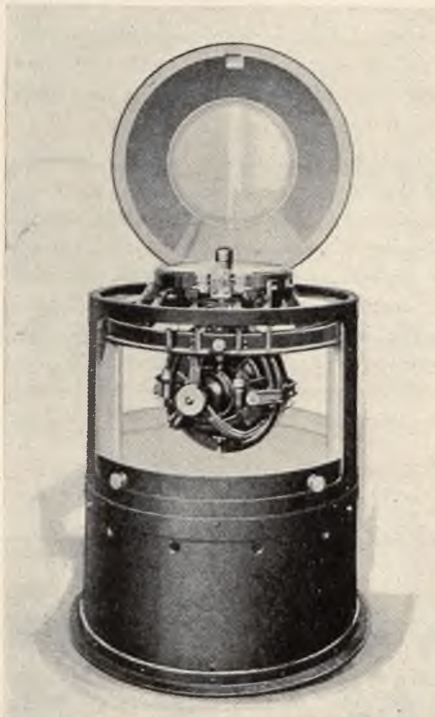
KONTO BANKOWE: Bank Gospodarstwa Krajowego Oddział w Gdyni
Powszechny Bank Związkowy w Polsce Sp. Akc. Oddział w Gdyni.

ten musiałby być na czas całej podróży idealnie odizolowany od wszelkich zewnętrznych wpływów mechanicznych, jak tarcia, kołysania, wstrząsy i t. p. Jeżeli bowiem oś takiego bąka, pod wpływem chociażby najdrobniejszej, a nieuniknionej siły, zostałaby raz wyprowadzona z pierwotnie nadanego jej kierunku, wówczas przestałaby prawidłowo wskazywać i nie mielibyśmy nigdy pewności, pomimo największej bezwładności kierunkowej, jak długo przyrząd jeszcze prawidłowo wskazuje.

Należy sobie zdać sprawę z tego, że, jeżeli oś bąka ma odgrywać rolę kompasu t. j. wskaźnika linji NS, wówczas nie wystarcza choćby największa bezwładność kierunkowa osi bąka, lecz linja NS musi się stać kierunkiem równowagi dla osi bąka, tak, aby oś bąka stale do tej linji dążyła, podobnie jak igła kompasowa dąży stale do kierunku NS kompasowego, albo wahadło dąży stale do kierunku pionowego, a wychylone z położenia równowagi wraca z powrotem do tego położenia. Innemi słowy musi istnieć t. zw. siła ustawiająca.

Oś bąka szybko wirującego ulega takiej sile ustawiającej, względnie linja NS staje się dla osi bąka kierunkiem równowagi, o ile ograniczymy jeden stopień swobody ruchów, a mianowicie, jeżeli odbierzemy osi bąka możność swobodnego nachylania się do poziomu, pozostawiając jej możność swobodnego poruszania się tylko w płaszczyźnie poziomej. Podobne ograniczenie trzeciego stopnia swobody ruchów można uzyskać przez umieszczenie środka ciężkości bąka (róży kompasu bąkowego) poniżej punktu zawieszenia. To samo mamy przy kompasie magnetycznym: igły kompasu magnetycznego mają możność swobodnego poruszania się tylko w płaszczyźnie poziomej, dzięki umieszczeniu środka ciężkości róży poniżej punktu zawieszenia. Jeżeli nachylimy igły kompasowe do poziomu, to siła ciężkości sprowadzi je z powrotem do poziomego położenia.

Siła ustawiająca kompasu żyroskopowego powstaje na skutek obrotu ziemi dookoła swej osi, dzięki ograniczeniu trzeciego stopnia swobody ruchu według powyżej opisanego sposobu. Przypuśćmy obecnie, że oś takiego bąka ustawimy początkowo w dowolnym kierunku (oczywiście poziomym), tworzącym z linją NS pewien kąt. Oś takiego bąka, starając się zachować w przestrzeni kierunek, nachyli się po pewnym czasie do poziomu o bardzo mały kąt, przyczem wschodni koniec osi bąka zawsze się podniesie, a zachodni się obniży. Siła ciężkości, działająca na różę kompasową przeciwstawia się temu nachyleniu wywołując moment obrotowy w płaszczyźnie pionowej. Pod wpływem tego momentu obrotowego oś bąka zacznie wykonywać ruch precesyjny w płaszczyźnie poziomej, przyczem ruch ten będzie trwał tak długo, jak długo jeden koniec osi bąka będzie skierowany na wschód, a drugi na zachód. Po



Kompas żyroskopowy

pewnym czasie wschodni koniec osi bąka osiągnie kierunek północny albo południowy i przejdzie na stronę zachodnią, stając się temsamem końcem zachodnim. Obecnie koniec ten zacznie się obniżać, a temsamem nastąpi odwrotne zjawisko. W rezultacie linja NS stanie się kierunkiem równowagi osi bąka, a oś bąka ustawiając się w kierunku NS wykona dookoła tej linji ruch wahadłowy o okresie wahań równym niespełna $1\frac{1}{2}$ godziny. Proces ustawiania się osi bąka w kierunku NS odbywa się przytem w następujący sposób: początkowo oś bąka nachyli się o bardzo mały kąt do poziomu, a temsamem powstanie bardzo mały moment obrotowy, przeciwdziałający temu nachyleniu. Jak długo jeden koniec osi bąka, nazwijmy go *a*, wskazywać będzie na wschód, a drugi *b* na zachód, tak długo ten kąt nachylenia będzie wzrastał, a temsamem będzie wzrastał moment siły przeciwdziałającej temu nachyleniu, proporcjonalnie zaś do tego momentu wzrastać będzie pozioma szybkość precesyjna. Wszystkie te trzy wartości osiągną największą swoją wartość w chwili, kiedy oś bąka zleje się z kierunkiem NS. Po przekroczeniu kierunku NS kąt nachylenia osi do poziomu będzie malał, gdyż koniec *a* stanie się obecnie zachodnim końcem, a proporcjonalnie do tego kąta nachylenia będzie malała szybkość precesyjna do chwili, gdy obie wartości osiągną wartość zerową. Nastąpi to teoretycznie wtedy, kiedy koniec osi *a* osiągnie amplitudę zachodnią, równą początkowej amplitudzie wschodniej.

Dzięki specjalnemu urządzeniu, hamującemu ten niepożądany ruch wahadłowy, amplitudy wahań szybko maleją, tak iż po 2 — 3 wychyleniach wahanie ustaje, a oś bąka zatrzymuje się w kierunku NS, czyli w kierunku południka geograficznego.

Od chwili puszczenia kompasu żyroskopowego w ruch, do chwili ustalenia się osi bąka w kierunku NS upłyną zatem 2—3 godziny, wobec czego należy kompas uruchomić conajmniej 3 godziny przed wyjściem w morze.

Byłoby rzeczą zupełnie niemożliwą podać w ramach takiego artykułu chociażby przybliżony opis samego przyrządu, wobec tego ograniczę się tylko do kilku luźnych danych, dotyczących samego przyrządu.

Rozróżniamy dwa zasadnicze typy kompasów żyroskopowych a mianowicie kompasy suche i kompasy w płynie. Przy kompasach suchych, róża kompasowa, składająca się zasadniczo z bąka (ew. bąków) oraz z właściwej róży z podziałką stopniową, stanowi niejako system wahadłowy, zawieszony przy pomocy odpowiedniej nitki w taki sposób, że środek ciężkości róży znajduje się nieco niżej punktu zawieszenia. Dzięki takiemu urządzeniu siła ciężkości stale stara się ustawić oś bąka poziomo. Przy kompasach w płynie róża kompasowa zanurzona jest w cieczy, przyczem środek wyporni pływaka znajduje się ponad środkiem ciężkości róży, skutkiem czego osie bąków również stale dążą do położenia poziomego.

Zupełnie analogiczne różnice mamy przy kompasach magnetycznych. Na tem polega też główna różnica pomiędzy żyrokompasem Anschütza i Sperry. Kompas Anschütza jest kompasem w płynie, a kompas Sperry jest suchym kompasem, Pozatem róża kompasu Anschütza ma trzy bąki, względnie najnowszy typ kulowy ma dwa bąki, natomiast Sperry ma tylko jeden bąk.

Bąki napędzane są prądem trójfazowym o wysokiej częstotliwości. Prądu trójfazowego dostarcza przetwornica, zmieniająca stały prąd sieci okrętowej na prąd trójfazowy.

Na każdym okręcie znajduje się tylko jeden kompas główny (czasem

drugi zapasowy nieczynny). Kompas ten nie znajduje się na mostku, tylko w specjalnej kabinie, znajdującej się przeważnie pod pokładem. Przy stanowiskach sterowych, oraz na mostkach znajdują się tylko t. zw. repetytory albo powtarzacze.

Zasada repetytorów jest mniej więcej ta sama jak zasada zegarów elektrycznych, które dzięki zsynchronizowanym motorkom elektrycznym wykonują jednakową ilość obrotów jak właściwy zegar wahadłowy. Podobnie róże repetytorów wykonują względem swych puszek takie same obroty jak róża kompasu głównego. Do napędu motorków repetytorowych służy prąd słaby, zaczerpnięty z sieci okrętowej, albo z baterji. Tylko przy najnowszym typie kompasu Anschutza motorki repetytorowe napędzane są również prądem zmiennym, dzięki czemu repetytory wskazują za kompasem głównym sposobem ciągłym, a nie skokami, tak jak to ma miejsce przy napędzie prądem stałym.

Uruchomienie Linji Południowo - Amerykańskiej

PO UKOŃCZENIU badań eksploatacyjnych nad możliwościami ruchu pasażerskiego i frachtowego z Polski do krajów Ameryki Południowej, jak również i z Ameryki Południowej do Polski, „Gdynia Ameryka Linje Żeglugowe S. A." uruchamia stałą żeglugę pasażersko-towarową z Gdyni do portów Południowej Ameryki: Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires i Wiktorji.

Stalą komunikację na nowej Południowo-Amerykańskiej Linji pełnić będzie statek transatlantycki S/S „Pułaski", przeniesiony z Linji Północno-Amerykańskiej. S/S „Pułaski" poddany został gruntownemu remontowi i przebudowie w stoczni kopenhaskiej, przyczem w związku ze specjalnem przeznaczeniem statku na podróże południowe, dokonano szeregu zmian i ulepszeń, zmierzających do zastosowania statku dla jego przyszłej służby.

Szczególną uwagę zwrócono na racjonalną wentylację wszystkich pomieszczeń na statku oraz zbudowano specjalne chłodnie, służące zarówno do przewozu towaru jak i konserwacji produktów żywnościowych. Najbliższy, inauguracyjny rejs nowej Linji odbędzie się dnia 28 lutego r. b. i od tej pory regularnie w odstępach dwumiesięcznych S/S „Pułaski" odpływać będzie z Gdyni do Południowej Ameryki.

Uruchomienie nowej Linji Południowo-Amerykańskiej oczekiwane jest z dużą niecierpliwością i zainteresowaniem przez kolonje polskie w Ameryce Południowej oraz sfery handlowe, oznacza ono bowiem nawiązanie ściślejszego kontaktu z licznie reprezentowaną w Ameryce Południowej emigracją polską a Macierzą i wróży tak pożądane zbliżenie pomiędzy Polską a krajami zamorskiemi.

Wiadomość o uruchomieniu stałej komunikacji pomiędzy Polską a Ameryką Południową została powitana entuzjastycznie przez Polaków w Brazylji, o czem świadczy fakt zamierzonej przez Naczelną Radę Junacką w Kurytybie wycieczki do Polski. W tej sprawie został nawiązany już kontakt ze Światowym Związkiem Polaków z Zagranicy.

SZWECJA

Marynarka handlowa Szwecji

MARYNARKA handlowa Szwecji w dniu 1 stycznia 1935 r. liczyła 2.315 okrętów powyżej 20 ton o łącznej pojemności 1.638.566 ton brutto. W porównaniu ze stanem na 1 stycznia 1934 r. ilość statków zmniejszyła się o 56 szt., co odpowiada 69.457 ton br. Poraz trzeci już w ostatnich latach flota handlowa wykazuje zmniejszenie; w 1933 r. bowiem ilość statków uległa redukcji o 75 o pojemności 42.124 ton br., a w 1932 r. o 50 — o pojemności 48.700 ton br. A zatem zmniejszenie to wyraziło się w latach 1932—1935 cyfrą 181 statków o pojemności 160.281 ton br., w porównaniu ze stanem 1931 r.

Zmniejszenie tonażu w 1934 r. przypisać należy przeważnie sprzedaży zagranicę (49 statków — 64.467 ton br.). Reszta zaś statków czyli 43 o pojemności 55.776 ton br.) została rozebrana, zaś 16 statków o 5.776 ton br. zaginęło.

Natomiast wybudowano 22 nowych statków o pojemności 13.823 t. br. wobec 17-tu o 18.606 t. br. w 1933 r. oraz przebudowano 14, o pojemności 4.347 t. br., zagranicą zakupiono 16 statków o pojemności 11.389 t. br.

Powyższy tabor pływający był zatrudniony w 1934 r. jak następuje.

Kursowało między portami szwedzkiemi a zagranicznemi:

	Ilość	Pojemność	
	t. br.	t. br.	t. n.
Parowców	557	853.034	592.496
Motorowców	105	361.893	262.639
Żaglowców z siln.	560	51.997	38.819
Żaglowców innych	22	8.722	7.449
Razem	1.244	1.275.646	901.403

Kursowało wyłącznie między portami szwedzkiemi:

	Ilość	Pojemność	
	t. br.	t. br.	t. n.
Parowców	39	87.625	62.513
Motorowców	21	171.271	114.202
Żaglowców z siln.	1	251	204
Razem	61	259.155	176.919

Uderzający jest szybki spadek ilości żaglowców. Od 1913 r. ilość żaglowców spadła z 1.446 na 51 w 1934 r. tonaż zaś z 173.671 t. br. na 11.140 t. br.

Stopień zatrudnienia floty handlowej nie obniżył się, gdyż handel morski uległ ożywieniu. Wobec zmniejszenia tonażu oznacza to, że pozostały tonaż był lepiej wykorzystany i dał lepsze zyski.

Unieruchomionych statków było na 1 stycznia 1935 r. — 110 o pojemności 35.109 t. br., wobec 196 statków (94.163 t. br.) na przełomie 1933—1934 r. oraz 255 statków (130.834 t. br.) w 1932/1933 r. Cyfry te wszakże obejmują jedynie statki, które były unieruchomione przez całoroczny okres czasu.

Z. B.

Olbrzymi fundusz ubezpieczeniowy w Szwecji

PALĄCE wszędzie zagadnienie zabezpieczenia starców, chorych i inwalidów warstw niezamożnych przed nędzą starano się ćwierć wieku temu we Szwecji, rozwiązać ustanawiając ogólno-narodowe i przymusowe ubezpieczenie całej ludności szwedzkiej. W tym celu stworzony został Państwowy Zakład Emerytur Narodowych do którego cała ludność, bez różnicy zawodu czy zamożności, obowiązana jest od 15 roku życia wpłacać pewną składkę, pobieraną w związku z innemi podatkami, w zamian zaco, osoby które osiągnęły pewien wiek lub, z powodu choroby albo niezdol-

ności do pracy z innych powodów, otrzymują zasiłek w postaci emerytury zastępującej dotychczasowe zapomogi z instytucji charytatywnych lub z ofiar osób prywatnych.

Z opłat wyżej wymienionych został utworzony osobny Fundusz Emerytur Narodowych, który do obecnej pory dosięgnął olbrzymiej, jak na ludność zaledwie sześciomiljonową, kwotę 727 miljonów koron w dniu 30 czerwca r. b. Odsetki tego funduszu mają służyć na wypłacanie ustalonych emerytur. Okazuje się niestety, że emerytury owe obliczone ćwierć wieku temu nie odpowiadają dzisiejszym kosztom utrzymania, które podniosły się o kilkadziesiąt procent. Pozatem ulokowanie pieniędzy wpływających do Funduszu w sposób absolutnie bezpieczny, a zarazem rentowny, napotyka na coraz większe trudności wobec długotrwałego zastoju gospodarczego, obniżenia wartości pieniądza i stopy procentowej, tak że nie jest on w możności dotychczas uiścić poleganych w tym systemie nadziei. Dalszy wzrost Funduszu z biegiem czasu, przy lepszej konjunkturze gospodarczej, zwiększy odsetki, ale zarazem też i ilość osób uprawnionych do emerytury. Nawet gdyby koszta pozostały niezmienione na przyszłość, to małe są widoki aby kiedykolwiek mógł ustanowiony fundusz wywiązać się ze swego zadania.

Wobec tego, zastanawiają się czynniki kierownicze nad zmianą pierwotnych postanowień co do wysokości opłat emerytalnych oraz wypłacanych emerytur, a tymczasem Skarb Państwa rok rocznie dopełnia brakujące sumy z budżetu ogólnego. To samo czynią też gminy. W 1934 roku dopłaty te wynosiły przeszło 70 milj. kor. z czego Skarb wypłacił 56 milj. kor. gminy zaś 17,5 milj., na ogólną ilość 4.136.100 osób ubezpieczonych w 1934/35 r.

Z. B.

ŁOTWA

Na drodze ku poprawie

PRZEDWCZEŚNIE jeszcze byłoby mówić, że Łotwie udało się pokonać kryzys i wyprowadzić swoje gospodarstwo narodowe na drogę pomyślnej konjunktury rozwojowej—niemniej dają się już zauważyć objawy, wskazujące na pewną poprawę ogólnej sytuacji ekonomicznej kraju. Widzimy to przedewszystkiem ze sposobu wykonywania tegorocznego budżetu, który według wszelkiego prawdopodobieństwa zamknięty zostanie bez deficytu, lub conajwyżej z 2—3 milj. niedoboru. Nowy budżet ma być ustalony w granicach 151 do 152 milj. łatów, już bez deficytu. Pewne polepszenie widać również w dziedzinie handlu zagranicznego. Gdy w roku ub. bilans handlowy za pierwsze 9 miesięcy wykazał niedobór w sumie 12,7 milj.—to w tym samym czasie r. b. deficyt zagranicznych obrotów handlowych spadł do 5,5 milj. łatów., wykazując jednocześnie zwiększenie obrotów po stronie eksportu o 14,2 milj., a po stronie importu o 7 milj. łatów.

W zakresie handlu zagranicznego rząd łotewski trzyma się nadal zasady, że może kupować za tyle tylko—za ile sprzedaje, to też Komisja walutowa uzależnia zawsze wydawanie zezwoleń importowych od przypływu walut z operacyj eksportowych. Nazywa się to tutaj stosowaniem ,,klauzuli eksportowej''. Polega ona na tem, że importer przed zawarciem tranzakcji winien wyszukać takiego eksportera, który wywozi towar do danego państwa i uzyskać od niego zgodę na przelew części walut na pokrycie należności za importowane towary. Nie trzeba dodawać, że eksporterzy sytuację taką często wykorzystują i sprzedają waluty po wyższej cenie niż płaci Bank Łotwy, przyczyniając się temsamem do deprecjonowania lata, oraz dość znacznego zwiększenia ceny towarów importowanych.

Stosowanie obostrzeń przywozowych nie leży w interesie kraju—to też, jak wynika z niedawnego oświadczenia min. finansów Ekisa — Łotwa chętnie zgodziłaby się na wprowadzenie zasad liberalnej polityki tak w zakresie importu, jak i obrotów walutowych, gdyby inne państwa nie stawiały ograniczeń łotewskiemu eksportowi. Póki jednak każde państwo zasłania się barjerami celnemi, Łotwa—mówił minister—musi ochraniać swój handel zagraniczny i swoje gospodarstwo narodowe.

Z innych spraw zasługuje na uwagę akcja rządu, zmierzająca do uzdrowienia stosunków na rynku pieniężnym, ściślej mówiąc, w dziedzinie bankowości. W ciągu ostatnich kilku miesięcy zlikwidowano 7 banków akc. z 8-iu oddziałami, oraz 6 Tow. wzajemnego kredytu. Akcja likwidacyjna trwa dalej, prowadzona energicznie przez państwowy Łotewski Bank Kredytowy. Rezultatem tej akcji ma być potanienie kredytu i oparcie życia gospodarczego o własne źródła finansowe. Taka sama sanacja ma być również przeprowadzona na terenie spółek akcyjnych—odpowiednia ustawa ma się ukazać w najbliższym czasie. Trzeba się więc liczyć z tem, że cały szereg spółek akcyjnych, zwłaszcza słabszych finansowo, wkrótce przestanie istnieć, ustępując miejsca instytucjom, opartym o mocniejsze zasoby finansowe i łotewską ideologję narodową. (St.)

Z rynku włókienniczego w Łotwie

ŁOTEWSKI rynek włókienniczy przeżywa obecnie okres walki o zniżkę cen, w której biorą udział nietylko sfery kupieckie i fabrykanci, ale również przedstawiciele instytucyj państwowych z Komisją Walutową na czele. Kilka wspólnych posiedzeń, jakie odbyto w tej sprawie nie przyniosły pozytywnych rezultatów i ceny na materjały włókiennicze utrzymane zostały na dotychczasowym, dość wysokim poziomie.

Obecnie rozważany jest projekt dopuszczenia towarów zagranicznych, aby przez wywołanie konkurencji spowodować obniżkę cen do granic odpowiadających zdrowej kalkulacji kupieckiej.

Ponieważ przemysł włókienniczy w Łotwie jest opanowany przez kapitał zagraniczny, który z tego źródła czerpał dochody bardzo często przekraczające granice normalnej, zdrowej kalkulacji kupieckiej, liczyć się trzeba z możliwością częściowego otwarcia rynku łotewskiego dla zagranicznych wyrobów włókienniczych. W pewnych warunkach o zdobycie tego bliskiego nam rynku mógłby się ubiegać i przemysł polski—możliwe tu są jednak tylko tranzakcje zamienne. (St.)

Sankcje i handel z Włochami

WPROWADZENIE sankcyj i idące za tem ograniczenie wymiany towarowej z Włochami na życie gospodarcze Łotwy nie wywarło żadnego prawie wpływu. Od szeregu lat bilans handlowy z Włochami układał się dla Łotwy niekorzystnie i Włochy już chociażby ze względu na swoje położenie geograficzne nie mogły i nigdy nie odgrywały większej roli w eksporcie łotewskim. Szły tam głównie kopalniaki, len i siemię lniane, oraz niewielkie ilości masła.

Z Włoch natomiast sprowadzono owoce południowe, głównie pomarańcze, mandarynki i cytryny.

W ciągu 9 miesięcy r. b. Łotwa importowała z Włoch towarów na sumę 1.164 tys., wywiozła za 483 tys. łatów. Saldo pasywne wynosi zatem 681 tys. łatów. W roku ub. saldo ujemne wynosiło 545 tys. latów. (t.)

Bałtycka konferencja gospodarcza

KONFERENCJA min. spraw zagranicznych Łotwy, Estonji i Litwy, która ostatnio odbyła się w Rydze—wśród szeregu innych spraw—zajmowała się również kwestją rozszerzenia stosunków gospodarczych między temi państwami. Omówieniem całokształtu tych spraw zajmie się specjalna Konferencja Gospodarcza, której termin nie został jeszcze dokładnie wyznaczony, ale w przybliżeniu określono go na drugą połowę 1936 r.

Opracowaniem programu Konferencji ma się zająć łotewskie Min. Spraw Zagranicznych, które w tym celu zwołać ma w najbliższej przyszłości naradę ekspertów. Trudno w tej chwili powiedzieć czy i w jakim zakresie uda się twórcom koncepcji o szerokiej kooperacji ekonomicznej 3 państw Bałtyckich zrealizować ich projekty, tembardziej, że ma się tu do pokonania cały szereg przeszkód—nietylko natury politycznej, ale i gospodarczej.

Naturalnie, że takie sprawy, jak ujednostajnienie nomenklatury celnej, unifikacja prawodawstwa gospodarczego itd. przeprowadzić będzie łatwo, ale już sprawa unji celnej natrafi niewątpliwie na duże trudności i duże sprzeciwy, co się prawdopodobnie ujawni już w czasie narad ekspertów. Wątpliwem jest również, aby doszło do stworzenia wspólnego Biura handlu zagranicznego, a tembardziej do urzeczywistnienia takich projektów, jak specjalizacja każdego państwa tylko w pewnej dziedzinie przemysłu, aby wykluczyć moment konkurencji wzajemnej.

Zresztą, jeżeli chodzi o projekty—to jest ich wiele i będzie jeszcze więcej—życie jednak przejdzie prawdopodobnie nad większością z nich do porządku i dotychczasowy stan rzeczy nad Bałtykiem wielkim zmianom nie ulegnie. (St.)

Przydział pozwoleń na przywóz węgla na Łotwie

PODANIA o przydział kontyngentów na przywóz węgla i koksu dla celów przemysłowych na Łotwę w pierwszym kwartale roku 1936-go mogą być wnoszone najpóźniej do dnia 15 grudnia b. r.

Obroty towarowe z Sowietami

BILANS handlowy z Rosją sowiecką kształtuje się dla Łotwy w dalszym ciągu niekorzystnie. Za czas od stycznia do września włącznie Łotwa importowała z Rosji sow. różnych towarów na sumę 2.559 tys., wywiozła zaś za 1.620 tys. łatów. Deficyt wynosi zatem prawie miljon, łatów, co w warunkach łotewskich stanowi poważną pozycję. Również rok ub. zakończył się dla Łotwy bilansem pasywnym, jednak w sumie znacznie mniejszej, bo tylko 200 tys. łatów. (St.)

Obniżka emerytur na Łotwie

GABINET łotewski zakończył debatę nad sprawą obniżki emerytur do 70% pensji zasadniczej. Dotychczas emerytury wynosiły 80% pensji zasadniczej.

Zmiany taryfy celnej na Łotwie

RADA Ministrów zatwierdziła zmiany taryfy celnej, która została obniżona w stosunku do: ryżu, bananów, winogron, futer luksusowych, niektórych mechanizmów zegarowych, części kotłów parowych, produktów chemicznych i farmaceutycznych oraz niektórych samochodów. Podwyższono cło na elektryczne zegary oraz kiszki surowe i solone.

Łotewsko-francuskie obroty handlowe

STATYSTYKA łotewska wykazuje, że Łotwa wywiozła do Francji w ciągu pierwszych 9 miesięcy r. b. towarów na sumę 1.220 tys., import natomiast osiągnął w tym samym czasie 2.250 tys. łatów. Czynniki łotewskie zabiegają obecnie o wyrównanie tego salda w drodze rozszerzenia kontyngentów dla towarów łotewskich. W czasie tych pertraktacji stwierdzono podobno, że dane przytoczone przez statystykę łotewską nie odpowiadają cyfrom statystyki francuskiej, przyczem rozbieżność jest dość poważna.

Statystyka francuska oblicza bowiem eksport łotewski do Francji na sumę 12,7 milj. (około 2,3 milj. łatów), swój zaś eksport do Łotwy określa sumą 6,3 milj. fr. (ca 1.25 milj. łs.). Wynika z tego, że nie Łotwa może mieć pretensje do Francji o wyrównanie pasywnego bilansu handlowego, lecz naodwrót—strona francuska może się domagać poczynienia przez Łotwę zakupów na sumę przeszło miljona łatów. Przyszłość pokaże, po czyjej stronie jest słuszność. (St.)

Układ handlowy niemiecko-łotewski

W DNIU 4 grudnia podpisany został w Rydze układ w sprawie wymiany towarowej między Łotwą i Niemcami na okres 1936 r. oraz — konwencja weterynaryjna. Układ wejdzie w życie w dn. 1 stycznia 1936 r. i może być automatycznie przedłużony, jeżeli nie zostanie wymówiony na miesiąc przed terminem. Układ nie może trwać dłużej, niż podstawowy traktat handlowy między obu krajami z 1926 r.

FINLANDJA

Zmiana na stanowisku posła R. P. w Helsinkach

W TYCH dniach opuścił Helsinki po 7-letnim pobycie poseł R. P. p. Franciszek Charwat, aby objąć takie same stanowisku w Rydze. Pożegnanie min. Charwata nosiło wyjątkowo serdeczny charakter przyczem w pożegnaniu tem brali udział nietylko członkowie rządu i korpus dyplomatyczny, ale również szerokie sfery społeczeństwa fińskiego, oraz kolonja polska, z któremi państwo Charwatowie w czasie swego pobytu w stolicy Finlandji utrzymywali bliskie, na wzajemnem zrozumieniu oparte, stosunki.

Posłem R. P. w Helsinkach mianowany został dotychczasowy radca Ambasady polskiej w Moskwie Sokolnicki, pozostający już od szeregu lat w polskiej służbie dyplomatycznej. Jednocześnie nastąpiła zmiana na stanowisku sekretarza Poselstwa. Stanowisko to po ustępującym p. Romanie Huzarskim objął p. Tadeusz Narzymski z centrali M. S. Z. (St.)

Wpływy i wydatki państwowe Finlandji

WPŁYWY skarbowe za czas od stycznia do listopada włącznie wyniosły w tym roku 2.740,3 milj., wydatki zaś 2.458,2 milj. marek fińsk. W tym samym okresie roku ub. dochody wynosiły 2.999,6 milj., a wydatki 2.578,2 milj. mk. f. (St.)

Konjunktura w przemyśle fińskim

PRZEMYSŁ fiński przeżywa obecnie okres wyjątkowo pomyślnej dla siebie konjunktury, zwłaszcza jeżeli chodzi o zapotrzebowanie rynku wewnętrznego. Wiąże się to ściśle ze wzrostem zamożności kraju, oraz zdolności nabywczej jego mieszkańców.

Jeżeli wartość produkcji w stosunkowo niezłym okresie, bo w 1926 r. określimy cyfrą 100, to III-ci kwartał r. b. wykazuje 135. W ciągu 3 lat poprzednich index ten wynosił 117, 104 i 95. Widzimy stąd, że pod względem rozwoju krajowego przemysłu Finlandja przebrnęła już przez okres kryzysu, wchodząc na drogę pełnego rozwoju. (St.)

Fińsko-Francuska Izba Handlowa w Helsinkach

DZIĘKI staraniom kół fińskich oraz poselstwa francuskiego wkrótce powstać ma w stolicy Finlandji „Fińsko-Francuska Izba Handlowa”, mająca służyć nietylko interesom handlowym, ale również rozwojowi między obu krajami stosunków finansowo-gospodarczych i kulturalnych.

Francja w życiu gospodarczem Finlandji nie odgrywała dotychczas i w dalszym ciągu nie odgrywa jeszcz wybitniejszej roli— już przez to chociażby, że nie znajduje się w rzędzie głównych odbiorców towarów fińskich, ani też nie bierze większego udziału w finansowaniu fińskiego przemysłu.

Gospodarczemu zbliżeniu obu krajów przeszkadzały także niezbyt przychylne dla Francji nastroje polityczne wśród Finnów, których łączą od dawna zażyłe sympatje z Niemcami. Francji uważają również za złe „bratanie się z odwiecznym wrogiem Finlandji — Rosją” tak za czasów carskich, jak i obecnie przy reżimie sowieckim. (St.)

Bilans handlowy Finlandji

HANDEL zagraniczny w dalszym ciągu kształtuje się dla Finlandji korzystnie. W listopadzie nadwyżka bilansu handlowego osiągnęła 50,1 milj. marek fińskich, a za okres pierwszych 11 miesięcy r. b. saldo dodatnie wynosi 707,4 milj. mk. f.

Zasługuje na podkreślenie fakt, że wyjątkowo pomyślny stan handlu zagranicznego osiągnięto nie w drodze stosowania ograniczeń przywozowych, do których Finlandja ucieka się naogół rzadko, lecz przez utrzymanie na wysokim poziomie swego eksportu. (St.)

Ogłoszenie protokułu taryfowego polsko-finlandzkiego

W DZIENNIKU Ustaw Nr. 87 z dn. 2 grudnia r. b. opublikowany został pod poz. 540 protokuł taryfowy między Polską a Finlandją, podpisany w Warszawie dn. 30 czerwca 1934 r. oraz — pod poz. 541 — oświadczenie rządowe z dn. 20 listopada r. b. w sprawie wymiany dokumentów ratyfikacyjnych tego protokułu.

Nowy syndykat w Finlandji

GARBARNIE fińskie, produkujące skóry podeszwowe, zawarły ostatnio umowę w sprawie utrzymania jednakowych cen na rynku wewnętrznym, oraz uregulowania ogólnych warunków sprzedaży. Porozumienie to niezawodnie rozciągnięte zostanie także na dziedzinę produkcji, aby uniknąć przesycania rynku nadmiarem towaru. (St.)

ESTONJA

Estońska Wystawa Krajowa

ORGANIZACJE gospodarcze wespół z z Min. gospodarki narodowej opracowują obecnie projekt Estońskiej Wystawy Krajowej, której termin wyznaczony został na 1938 r.

Wystawa ta ma być największą tego rodzaju imprezą od czasu istnienia niepodległego państwa estońskiego. (St.)

Ograniczenie przesyłek pieniężnych

OD 22 LISTOPADA r. b. obowiązuje w Estonji nowe rozporządzenie o przekazach pieniężnych. W myśl tego rozporządzenia każdy mieszkaniec może nadawać dziennie na tej samej poczcie przekazy zagraniczne do wysokości 10 Kor. est.

Na przekazywanie wyższych sum koniecznem jest uprzednie uzyskanie zezwolenia Banku Estońskiego. (St.).

Obniżka dyskonta w Estonji

ESTOŃSKA Izba Przemysłowo-Handlowa wypowiedziała się za obniżeniem stopy dyskontowej do 5%. Jak podaje prasa obniżka ta ma być wkrótce wprowadzona w życie. (St.)

Nowa umowa handlowa z Niemcami

W KOŃCU listopada r.b. nastąpiła w Tallinie podpisanie nowej estońsko-niemieckiej umowy handlowej, opartej o traktat handlowy z 4 stycznia 1935 r. Nowa umowa zapewnia Estonji szereg przywilejów w zakresie eksportu produktów rolnych, zwłaszcza świń tucznych i masła.

Estonja przyznała ze swej strony Niemcom pewne ulgi w dziedzinie importu artykułów galanteryjnych, chemikalji, maszyn itd. Podpisanie umowy poprzedziły kilkudniowe rokowania, prowadzone w Tallinie. (St.)

Handel z Włochami

WPROWADZENIE w życie sankcyj przeciw Włochom, przeszło w Estonji bez większego wrażenia. Obroty handlowe między obu temi państwami nigdy nie były ożywione, a w ciągu ostatnich lat spadły do minimum. W 1934 r. eksport estoński do Włoch wyraził się w sumie 500 tys. koron, zaś import —900 tys. kor. est.

W ciągu pierwszych 10 miesięcy r. b. wywieziono do Włoch towarów (drzewo i kartofle) wszystkiego za 100 tys. kor., gdy natomiast import z Włoch osiągnął 900 tys. koron. Bilans handlowy z Włochami kształtował się dla Estonji stale niekorzystnie. (St.)

Strajk górników angielskich a duńskie zakupy węgla na innych rynkach

NIEBEZPIECZEŃSTWO strajku węglowego w Anglji spowodowało, że duńscy kupcy węglowi tworzą znaczne zapasy. Wskutek tego powstały w Anglji trudności w zaokrętowaniu wszystkich zamówionych ilości węgla przez Danję. Trudności te wywołały możliwość, że Danja nie będzie mogła w bież. miesiącu sprowadzić z Anglji tych ilości węgla, które zostały ustalone w układzie handlowym duńsko-angielskim. Wobec tego jednak, że Danja zakupiła w Danji w ciągu b. r. o 74 tys. ton węgla więcej, niż była do tego zobowiązana przez umowę, Anglja miała się zgodzić na to, aby w grudniu b. r. Danja zakupiła na innych rynkach 20 tys. ton węgla. Ilość ta nie będzie wliczona do stosunku procentowego, ustalonego w umowie pomiędzy obu krajami.

Przyjęcie ustawy walutowej w Danji

PARLAMENT przyjął t. zw. ustawę walutową, stanowiącą podstawę obecnej polityki handlu zagranicznego rządu duńskiego.



Plan zabudowy Gdyni

POŁĄCZONE komisje radzieckie odbyły pod przewodnictwem Komisarza Rządu posiedzenia, na których rozpatrzono opracowany plan zabudowy Gdyni. Plan obejmuje sprawy, dotyczące zagadnień komunikacyjnych, przeznaczenia terenów, sposobu zabudowania oraz inwestycyj miejskich.

Plan przewiduje rozwój Gdyni do 250 tys. mieszkańców, dla których pomieszczenia przewidziane jest 1900 ha terenów budowlanych. Śródmieście zabudowane będzie zwarto blokami o wysokości 5—7 kondygnacyj; dzielnice mieszane otrzymają zabudowania również zwarte oraz grupowe o wysokości domów od 3 do 4 kondygnacyj, zaś dzielnice mieszkaniowe zostaną zabudowane luźno domami o wysokości 2 i 3 kondygnacyj.

Dla przemysłu przeznaczona będzie dzielnica przy projektowanym kanale przemysłowym.

Dzielnica letniskowo-kuracyjna zostanie utworzona w Orłowie, zaś Kamienna Góra w Gdyni zostanie przeznaczona wyłącznie na dzielnicę willową.

Plan przewiduje podział terenów budowlanych arterjami promenad, pokrytych zielenią, i połączenie z lasem redłowskim i lasem chylońskim.

W dziedzinie komunikacyjnej przewidziana jest m. in. budowa dworca osobowego przy ul. Świętojańskiej oraz stacyj kolejowych w Orłowie, na Grabówku, w Chylonji, Rumji i w Oksywiu.

Wspomniany plan przedstawiony będzie w dniach najbliższych Radzie Miejskiej do formalnego załatwienia, poczem zostanie przedłożony do zatwierdzenia władzom nadzorczym.

Nowy przewodniczący Rady Interesantów Portu Gdańskiego

NA NADZWYCZAJNEM walnem zebraniu Rady Interesantów Portu Gdańskiego wybrano na miejsce dotychczasowego przewodniczącego dyr. Konderskiego, który opuścił Gdańsk, prezesem dr. Stanisława Goldmana, dotychczasowego drugiego wiceprezesa, a na jego miejsce dyr. Piotra Blitka.

Handel zagraniczny Polski w listopadzie

BILANS handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdańska w listopadzie r. b. przedstawiał się — według tymczasowych obliczeń Gł. Urz. Stat.— jak następuje:

Przywóz — 211.029 ton, wartości 76.973 tys. zł.

Wywóz — 1.237.779 ton, wartości 82.373 tys. zl.

Dodatnie saldo wyniosło więc w listopadzie r. b. 5.400 tys. zł.

W porównaniu z październikiem r. b. wywóz spadł o 1.096 tys. zł., przywóz zaś o 2.264 tys. zł.

Zwiększył się wywóz następujących artykułów (w milj. zł.): węgla o 1,4, fasoli o 1,1, mąki żytniej o 1,0, gęsi o 0,9, chmielu o 0,8, lnu i odpadków o 0,8, ziemniaków świeżych o 0,5, masła o 0,5, cukru o 0,5.

Zmniejszył się wywóz następujących artykułów (w milj. zł.): bali, desek, łat, opołów, o 2,0, bekonów o 1,4, jeczmienia o 1,3, szyn kolejowych o 0,7, żelaza i stali o 0,6, parafiny o 0,5, cynku i pyłu cynkowego o 0,5, jaj o 0,4, koksu o 0,4.

Zwiększył się przywóz następujących artykułów (w milj. zł.): tytoniu i wyrobów tytoniowych o 2,3, śledzi świeżych, solonych o 1,3, silników tłokowych, lokomobil, turbin o 0,9, kopry o 0,7.

Zmniejszył się przywóz następujących artykułów (w milj. zł.): wełny owczej czesanej o 1,3, żelastwa o 1,2, wełny owczej pranej o 1,0, alumjnjum, blachy aluminjowej o 1,0, skór futrzanych o 0,9, szmat o 0,6, bawełny i odpadków o 0,4, miedzi, blachy miedzianej o 0,4.

POLSKA AGENCJA MORSKA

SP. Z O. O.

POLISH SHIPPING AGENCY LTD.

adres telegraficzny PAM

GDYNIA
Świętojańska 10, tel. 2957

GDAŃSK
Hopfengasse 27, tel. 23951

MAKLERSTWO OKRĘTOWE
TRANSPORTY MORSKIE
TOWARÓW MASOWYCH

AGENCI LINIJ OKRĘTOWYCH Z GDYNI — GDAŃSKA DO

Tallina, Helsingforsu, Rygi, Rotterdamu, Antwerpji, Portów Reńskich, Londynu, Hull, Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires, Portów Półw. Malakka, Chin, Japonji i Mandżuko

BEZPOŚREDNIE KONOSAMENTY DO WSZYSTKICH PORTÓW ŚWIATA

Nowa Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdańsku

W DNIU 23 grudnia nastąpiło w Gdańsku uroczyste wprowadzenie w urzędowanie nowych członków Gdańskiej Izby Przemysłowo-Handlowej, którzy — jak wiadomo — nie są już wybierani przez kola gospodarcze, lecz mianowani przez prezesa Izby.

Wśród nowych członków znajduje się dwóch Polaków, a mianowicie dyrektor gdańskiego oddziału P. Z. P. Z., poseł Budzyński oraz dyr. gdańskiego oddziału Banku Kwilecki - Potocki, p. Kierski.

Podczas dyskusji członkowie Izby podkreślili m. in. bardzo poważne straty, jakie poniosło gdańskie życie gospodarcze na skutek przeprowadzonej przez Senat dewaluacji guldena. Jeden z mówców wskazał na pogłoski, według których Senat zamierza wprowadzić nowy podatek od dochodów, uzyskanych z obrotów dewizami na terenie W. Miasta.

W odpowiedzi wiceprezydent Senatu Huth zapewnił zebranych, że pogłoski te nie odpowiadają prawdzie, i że Senat, zamierzając przeprowadzić jakiekolwiek zarządzenia gospodarcze, nie uczyni tego bez wysłuchania opinji gdańskich organizacyj gospodarczych.

Inauguracyjna wycieczka M/S „Batory"

DOWIADUJEMY się, że drugi wspaniały transatlantyk m/s ,,Batory", będący już na ukończeniu w stoczni włoskiej w Monfalcone, odbędzie okrężną podróż z jednego z portów na Adrjatyku do portu macierzystego w Gdyni. Podróż ta będzie nosiła charakter wycieczki inauguracyjnej. Wycieczka ma się odbyć w kwietniu 1936 r. Czas jej trwania wyniesie około 23 dni. Trasa wycieczki przewiduje postoje w Barcelonie, Casablanca, na Maderze, w Lizbonie i w Londynie. Święta Wielkiejnocy wypadną na Maderze.

Przypuszczalnie już w początkach stycznia ustalone zostaną szczegóły tej niezwykle interesującej imprezy.

Rada handlu zagranicznego

IZBA Przemysłowo-Handlowa w Warszawie komunikuje, iż sprawa powołania do życia Rady Handlu Zagranicznego na terenie Związku Izb Przemysłowo-Handlowych wkroczyła już w stadjum realizacji. Sprawa ta wiąże się z tendencją skoordynowania prac instytucyj, działających w zakresie handlu zagranicznego, celem zapewnienia jednolitej polityki na tym odcinku życia gospodarczego.

Jak wiadomo w chwili obecnej na polu handlu zagranicznego działa — poza Radą Traktatową i jej biurem — 8 instytucyj o charakterze mniej lub więcej społeczno-gospodarczym, stanowiących niejako pomocnicze instrumenty polityki państwowej w zakresie pomocy dla wywozu lub reglamentacji eksportu i importu. Są to: Rada Polityki Kompensacyjnej, Centralna Komisja Przywozowa, Międzyizbowa Komisja Obrotu Towarowego, Polskie Tow. Handlu Kompensacyjnego, Powiernicze Tow. Eksportowe, Polska Centrala Importu Kawy, Kompanja Handlu Zamorskiego, Tow. Handlu Zagranicznego. Wszystkie te instytucje powstawały niezależnie jedna od drugiej w miarę rozszerzania się zakresu prac samorządu przemysłowo-handlowego na polu organizacji handlu zagranicznego. Doświadczenie, wynikające z dotychczasowej działalności wspomnianych instytucyj, wykazuje konieczność przeprowadzenia odpowiednich koordynacyj o komasacyj ich prac, co niewątpliwie wpłynie na usprawnienie realizacji przez Związek Izb Przemysłowo-Handlowych ciągle rozbudowujących się jego zadań w dziedzinie organizacji handlu zagranicznego.

W dn. 12 grudnia odbyło się konstytucyjne zebranie Rady Handlu Zagranicznego.

Przybrzeżne połowy ryb morskich w listopadzie

PRZYBRZEŻNE połowy ryb morskich w listopadzie wyniosły ogółem 1.250,3 tys. kg., wartości 264,6 tys. zł. W porównaniu z listopadem r. ub. połowy obecne są większe ilościowo o 730 tys. kg., zaś wartościowo o 88 tys. zł. Listopad r. b. stał pod znakiem połowu szprotów, których złowiono 1.119,5 tys. kg. wartości 223,9 tys. zł., t. j. około 90% ogólnej ilości połowów wszystkich gatunków ryb w miesiącu sprawozdawczym.

W połowach ryb przodujące miejsce zajmuje Hel z ilością 858,7 tys. kg., wartości 175,9 tys. zł. Z innych miejscowości wybrzeża polskiego przypadają następujące ilości połowów (w tys. kg.): na Gdynię 167,1, Jastarnię — Wielką Wieś 164,3, Chłapowo—Karwię 32,4 Puck—Obłuże 10,3, na pozostałe 17,5.

Największym odbiorcą złowionych ryb są wędzarnie na wybrzeżu, które zakupiły 1.107,7 tys. kg. wartości 226,4 tys. zł. Na rynku miejscowym sprzedano 138,2 tys. kg. ryb wartości 36,6 tys. zł. Do Gdańska wywieziono minimalną ilość 4,4 tys. kg. ryb wartości 1,6 tys. zł.

Wzrost obrotów portu rybackiego w Gdyni w listopadzie

OGÓLNY obrót towarów rybnych w porcie rybackim w Gdyni w listopadzie wyniósł 6,5 tys. t., t. j. o 2% tys. t. więcej, niż w tym samym miesiącu r. ub. Z ogólnej ilości obrotu przypada 2.207 tys. kg. na połowy własne, na import 4.314 tys. kg. Z ogólnej liczby połowów własnych przypada 1.616 tys. kg. ryb na połowy na morzu Północnem, 160 tys. kg. na Gdynię, zaś na dowóz z Helu i innych miejscowości wybrzeża 424 tys. kg. Na import ryb składa się dowóz z Anglji w ilości 3.737 tys. kg. i z Norwegji 577 tys. kg.

Z portu rybackiego w Gdyni wysłano w listopadzie wgłąb kraju 270 wagonów ryb.

Warto podkreślić, że z pośród 18 statków, jakie w listopadzie zawinęły do portu rybackiego w Gdyni, zaledwie 1 statek był polski.

Wydawanie zaświadczeń o ocleniu towarów zagranicznych

NIEJEDNOKROTNIE importerzy towarów zagranicznych, pochodzących z niektórych krajów, stosujących ograniczenia dewizowe, proszą o wydanie im specjalnych zaświadczeń, że dany towar został oclony, zaświadczenia takie mają na celu umożliwienie otrzymania należności za towary wywiezione do tych krajów. W związku z tem, Ministerstwo Skarbu wyjaśniło okólnikiem z dn. 5. XII, że jeżeli importerzy zwrócą się do urzędów celnych o wydanie takich zaświadczeń, to nie powinny one im tego odmawiać pod pewnemi warunkami.

Wniosek o wydanie takiego zaświadczenia powinien być złożony na piśmie, przyczem powinno być wskazane, jakiej władzy, względnie jakiej instytucji ma być przedstawione to zaświadczenie. Wniosek podlega opłacie stemplowej w wysokości 3 zł. Wydane zaświadczenie podlega opłacie stemplowej w wysokości 5 zl.

Wydawanie pozwoleń na przywóz pomarańcz

DO MINISTERSTWA Przemysłu i Handlu wpływają podania instytucyj i organizacyj społecznych, m. in. związanych z przysposobieniem wojskowem lub innemi instytucjami humanitarnemi — o udzielenie pozwoleń na przywóz pomarańcz. Ponieważ wspomniane instytucje i organizacje nie mają nic wspólnego z handlem pomarańczami, przeto uzyskane pozwolenia mogłyby jedynie sprzedać bądź pośrednikom, bądź też firmom zajmującym się handlem pomarańczami, osiągając przytem część ich zarobku na swoje cele społeczne.

W dalszej więc konsekwencji tego rodzaju postępowanie byłoby równoznaczne z popieraniem handlu pozwoleniami przywozu, wydawanemi przez M. P. i H. co uznać należy za rzecz niedopuszczalną. Wobec tego Min. Przem. i Handlu zaznacza, że — podobnie jak w roku ubiegłym — pozwolenia przywozu udzielane będą tylko firmom, zajmującym się dotychczas handlem pomarańczami i posiadającym świadectwa przemysłowe na prowadzenie przedsiębiorstwa handlowego.

Złóż grosz na F. O. M.

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO za m. listopad i grudzień 1935 r. Polskiej Agencji Morskiej

Węgiel.

Eksport węgla z Gdyni i Gdańska był w miesiącu listopadzie szczególnie ożywiony i to przedewszystkiem do portów włoskich oraz innych śródziemnomorskich. Stawki frachtowe w tym kierunku wykazały pewien wzrost ze względu na oczekiwane sankcje, tak, że statki 7—8000 ton nowe do zachodnich portów włoskich można było otrzymać po stawce sh 10/3, a 5000 ton po sh 11/3. Te stawki frachtowe w połowie mies. listopada wykazały wzrost o dalsze 6 d.

Liczne ładunki 5—6000 ton odpłynęły z przeznaczeniem do Piraeus, Aleksandrji, Bony i Algieru.

Z wzrostem stawki frachtowej w tym kierunku wzmocnił się równocześnie frachtowy rynek dla innych krajów. Tak n. p.

stawki za węgiel do Północnej Francji wzrosły o fr. frcs. 1 za to., do Belgji zaś o 6 d. do 9 d. Jeśli w październiku można było jeszcze otrzymać statek 3.000 ton do Antwerpji za sh 4/—do 4/3, to już w miesiącu listopadzie płacono za statek tej samej wielkości sh 4/9.

Pewną tendencję zwyżkową wykazały stawki frachtowe do Szwecji, a mianowicie o sh 1/—, np. w październiku płacono za 3000 ton do Stockholmu sh 4/—, gdyż tymczasem w listopadzie płacono już sh 5/—. W niektórych wypadkach osiągano nawet stawki wyższe i to za statki terminowe. Eksport do Szwecji i Danji był bardzo ożywiony, gdyż kopalnie chciały jeszcze wykorzystać swój tegoroczny kontygent. Prócz tego odprawiono mniejsze statki węglowe od 1—1200 ton do Islandji. Dalej poszukiwany był również tonaż terminowy od 1500—1800 ton do portów południowo-fińskich, gdzie także stosunkowo otrzymywano wysokie stawki a mianowicie sh 5/9 za to.

W miesiącu grudniu dał się odczuć znaczny zwrot w eksporcie. Co się tyczy Włoch, to w międzyczasie uchwalone sankcje ograniczyły bardzo eksport, ponieważ w tym kierunku wolno było odprawiać jedynie statki z ładunkiem, który był kompensacją za statki „Piłsudski" i „Batory". Ze względu na znaczny wzrost stawek frachtowych do Włoch, armatorzy wykazali wielkie zainteresowanie dla tych ładunków, jednakże z wyżej wymienionych powodów (sankcje) ilość ładunków była ograniczona i wykazał się zbyt wielki nadmiar tonażu. Skutkiem tego stawki frachtowe obniżyły się jak n.p. do Włoch Zachodnich do sh 10/—a nawet w połowie grudnia już z łatwością można było otrzymać tonaż każdej wielkości po sh 9/—. To samo można również powiedzieć o innych portach śródziemnomorskich jak: Aleksandrja, Piraeus i o portach Morza Adrjatyckiego.

Stawki frachtowe do portów Morza Północnego i Bałtyckiego pozostały niezmienione, gdyż tutaj zaznaczył się pewien brak tonażu, który został spowodowany przez wzrost eksportu zboża z Gdańska i innych portów bałtyckich do portów Morza Północnego. Prócz tego dość duża ilość statków była zainteresowana w ładunkach drzewnych, gdyż fińscy i szwedzcy eksporterzy drzewa starają się przed zakończeniem sezonu opróżnić swoje składy, wobec tego płacą stosunkowo wyższe stawki.

Nadmienić należy jeszcze o eksporcie węgla do Ameryki Południowej, który również pozostaje pod wpływem sytuacji politycznych. Tutaj płacono z początkiem listopada za 8000 ton do Buenos Aires sh 11/— a z końcem tego miesiąca sh 10/6, zaś z początkiem grudnia odprawiono 2 statki około 8000 ton już tylko po sh 10/—.

Sumując powyższe dane dochodzimy do wniosku, że w porównaniu z rokiem poprzednim zaznaczył się ogólny spadek eksportu węgla w r. bież., gdyż wywóz do Irlandji zupełnie ustał, ponadto zaś znane kontrakty między polskiemi kopalniami i Anglją doprowadziły do ustalenia pewnych granic w eksporcie węgla i skutkiem tego nie można było tyle towaru sprzedać, ażeby zadośćuczynić zapotrzebowaniom rynkowym. Znaczne zapotrzebowanie polskiego węgla okazały również kraje skandynawskie, Ameryka Południowa i Las Palmas. Spowodu wyżej przytoczonych kontraktów kopalnie polskie nie mogły jednak uwzględnić ogólnego zapotrzebowania. Byłoby zatem wskazane, by w roku 1936 starały się kopalnie o rozszerzenie eksportu.

Cukier

W miesiącu listopadzie i grudniu eksportowano około 10.000 ton do portów południowo fińskich i Wazy. Stawki frachtowe do Południowej Finlandji wynosiły dla partji 1.2000 ton z początkiem listopada sh 6/-, by później jednak w ślad ogólnych tendencji zwyżkowych na rynku frachtowym, podnieść się na 6/3 a nawet 6/6. Około 10.000 ton eksportowano pozatem jeszcze do Hull.

Amoniak

Eksport amoniaku do Hiszpanji z chwilą zawarcia traktatu handlowego między Polską a Hiszpanją został znacznie ożywiony w drugiej połowie listopada. Wywóz utrzymał się jednak tylko do początku grudnia, gdyż później nie można było otrzymać dalszych kontyngentów eksportowych na ten rok. Przypuszczalnie ożywi się znowu wywóz w styczniu przyszłego roku. Godny uwagi jest jeszcze eksport większej ilości amoniaku do Japonji (ca. 8.000 ton).

Sole potasowe

Towar ten jak zwykle corocznie eksportowany jest do portów południowo-fińskich i to w ilościach około 6—8.000 ton, przewożonych statkami linji regularnych.

Kartofle

Należałoby jeszcze wymienić eksport kartofli, który przedewszystkiem skierowany był do Hiszpanji, Włoch i Malty i to w partjach około 500 ton, załadowanych również na statki linij regularnych w Gdyni. Prócz tego warto wspomnieć jeszcze o mniejszych partjach do Anglji.

Zboże

Uwzględniając początek sezonu, zauważa się znaczny wzrost eksportu zboża w listopadzie i grudniu. Największym odbiorcą była Belgja. W listopadzie np. eksportowano tylko z Gdańska do Antwerpji 35.000 ton a w grudniu 25.000 ton.

Stawki frachtowe wynosiły sh 3/6 w zł za ciężkie zboże, a sh 4/- w zł za lekkie zboże.

Drzewo

Frachtowanie drzewa ucierpiało do pewnego stopnia pod wpływem zmniejszonych dowozów z Polski i to dotyczy przedewszystkiem drzewa miękkiego. Mimo to jednak dał się zauważyć pewien wzrost stawek frachtowych do różnych portów i to za drzewo twarde około sh 2/- a za drzewo miękkie około sh 3/- do 4/-.



KRONIKA PORTOWA I MIEJSKA

● GOŚCIE GDYNI.

Dn. 1. XII. r. b. przybyli do Gdyni, w towarzystwie Wiceministra M. P. i H. p. Doleżala oraz Dyrektora Departamentu Morskiego M. P. i H. p. Możdżeńskiego, goście francuscy w osobach deputowanego p. Gaston Martin z małżonką i senatorem p. Anatole de Monzie. Przybyłych na dworcu powitały miejscowe Władze Administracyjne i Portowe. W ciągu dnia goście zwiedzili miasto, port i urządzenia przeładunkowe, wyrażając głębokie uznanie dla dokonanych prac przy budowie portu gdyńskiego, poczem po obiedzie wydanym na Ich cześć, goście o godz. 19 min. 15 wyjechali do Poznania.

Pod przewodnictwem prof. Oberlandera bawiła w Gdyni w dn. 2 grudnia wycieczka 40-tu słuchaczy seminarjum dla badań zagadnień gospodarczych Wschodniej Europy przy Uniwersytecie w Królewcu. Dyrektor Urzędu Morskiego wygłosił przybyłym referat o rozwoju portu Gdyńskiego, poczem zwiedzano motorówkami baseny portowe, urządzenia przeładunkowe, a następnie miasto. Wieczorem wycieczka udała się do Gdańska.

● DELEGACJA U P. MIN. KOMUNIKACJI.

Delegacja sfer portowych na czele z Prezesem Rady Interesantów Portu inż. N. Korzónem została przyjęta przez Pana Ministra Komunikacji inż. Butkiewicza. Delegacja złożyła Panu Ministrowi obszerny memorjał, dotyczący spraw kolejowo-portowych.

● RUCH STATKÓW W GDYNI.

W listopadzie r. b. weszło do portu gdyńkiego 463 statków o pojemności 425.713 t., a wyszło z portu 443 statki o pojemności 429.875 t.. Bandera Polska zajęła 2-ie miejsce, za szwecką 170.553 t. i przed niemiecką 99.944 t..

Przeciętna ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie, wyniosła 68, postój statku wyniósł 48,6 g., a średni tonaż statku zawijającego do portu wyniósł 918,8 t.

● RUCH PASAŻERSKI.

W listopadzie ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyraził się ilością 1.452 pasażerów, z czego przyjechało 441 i wyjechało 1011.

● PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH.

W listopadzie urządzenia przeładunkowe w porcie gdyńskim przepracowały ogółem 13025 godzin 45 minut, zużywając 95210 kWh. Przeładowały one 211505 t. drobnicy i towarów masowych. Wykorzystanie urządzeń przeładunkowych w okresie sprawozdawczym wyniosło 132,9%, co w stosunku do listopada r. ub. dało wzrost o 35,9%.

● WIELKIE OŻYWIENIE W PORCIE GDYŃSKIM W LISTOPADZIE.

W listopadzie r. b. obrót towarowy w porcie gdyńskim był bardzo duży i różnił się zaledwie o parę tysięcy ton od rekordowego obrotu w sierpniu r. b. Bliższe szczegóły są następujące (w tonach): obrót globalny 763.789, w tem: obrót zamorski 729.122,3, obrót z W. M. Gdańskiem 3.623,8, obrót obrót drogą wodną z wnętrznem kraju 31.042,9. Import z za morza wyniósł 111.273, eksport za morze 617.849,3 ton. Z obrotu z Gdańskiem przypada na przywóz 1.432,6 t., na wywóz 2.191,2 t.; z obrotu z wnętrznem kraju—na przywóz 25.503,5 t., na wywóz 5.539,4 t.

W porównaniu z październikiem r. b. ogólny obrót portu gdyńskiego wzrósł o 165.969,3 t., przyczem eksport zamorski wzrósł o 105.202,1 t., import zaś o 35.963,7 t.

● ORGANIZACJA GOSPODARCZEGO ARCHIWUM MORSKIEGO W GDYNI.

Dyrektor Instytutu Bałtyckiego dr. Borowik wraz z docentem dr. Winidem przystąpili do utworzenia w Gdyni gospodarczego archiwum morskiego stosownie do decyzji Instytutu Bałtyckiego w tej sprawie. Archiwum zgromadzi materjały, odnoszące się do naszego handlu morskiego, pracy naszej żeglugi morskiej oraz innych państw bałtyckich. Pozatem będzie to placówka badawczo naukowa, prowadząca studja nad zagadnieniami, związanemi z handlem morskim. Przy archiwum stworzona będzie biblioteka, zawierająca dzieła z dziedziny handlu i żeglugi morskiej.

● PRACA STATKÓW POLSKO-BRYTYJSKIEGO TOWARZYSTWA OKRĘTOWEGO.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego (Polbryt) przewiozły w listopadzie ogółem 7.427 ton towarów, z czego na eksport przypada 4.389 ton, zaś na import 3.038 ton.

● OBROTY ŻEGLUGI POLSKIEJ.

Obrót „Żeglugi Polskiej” w listopadzie wyniósł 37.628,9 t. w czem import stanowi 10.838,9 t., a eksport 26.790 t.

● KOSZTY ŻYWNOŚCI W GDYNI.

Ogólne koszty żywności w Gdyni w listopadzie w stosunku do października spadły o 1,03%. W zestawieniu do stycznia r. b., listopad był jednak droższy o 1,35%.

● GDYNIA NAJDROŻSZEM MIASTEM W POLSCE.

Według ogłoszonej statystyki kosztów utrzymania w Gdyni w okresie od października 1934 r. do września b. r. wynika, że koszt żywności w Gdyni jest wyższy o 0,5% niż w Katowicach o 2,7% niż w Warszawie, o 6,7% niż w Poznaniu i o 7,2% niż w Bydgoszczy. Jeżeli porównać koszty utrzymania, w skład których wchodzi drogie komorne w Gdyni, to okaże się, że Gdynia jest najdroższem w Polsce miastem.

● ZNAKI NABIEŻNE.

W celu ułatwienia ruchu statków oraz dojścia do nabrzeży i pomostów w kanale przemysłowym portu gdyńskiego, Urząd Morski ustawił dla orjentacji znaki nabieżne, posiadające raomboidalne tarcze czarno-żółte i żółto-pomarańczowe. Tarcze służą w dzień, w nocy zaś światła. Linja nabieżna przechodzi przez oś kanału przemysłowego.

● DOM ROBOTNIKA PORTOWEGO.

Zgodnie z powziętą w swoim czasie uchwałą, celem uczczenia pamięci zgasłego Wodza, sfery portowe przystępują do budowy w Gdyni „Domu Robotnika Portowego Imienia Marszałka Józefa Piłsudskiego”. Dom stanie przy ul. Portowej.

● GDYNIA—PORTEM PODSTAWOWYM W KOMUNIKACJI Z D. WSCHODEM.

Angielski parowiec „City of Hereford”, utrzymujący regularną komunikację z Dalekim Wschodem poza większą ilością drobnicy i towarów półmasowych zabrał do Szanghaju lokomotywę z tendrem, którą wykonała fabryka Cegielskiego w Poznaniu dla kolei chińskich. Załadunku dokonała Stocznia Gdyńska za pomocą pływającego kranu. Lokomotywa ważyła 54 tony.

Pozatem, drugi statek tejże linji „Glenapp”, jeden z największych statków towarowych, jakie zawijają do Gdyni (pojemność 12.000 t.) zabrał większe ilości siarczanu amonu, żelaza i cukru również na Daleki Wschód. Wzmożenie kontaktu z rynkami daleko wschodnimi zawdzięcza polski eksport istnieniu stałej trzytygodniowej komunikacji, obsługiwanej przez Polską Agencję Morską w Gdyni. Port Gdyński został uznany przez Konferencję Dalekowschodnią za port podstawowy i fracht jest notowany w tej samej wysokości z Gdyni, jak z portów zachodnio-europejskich, co daje te same możliwości konkurencyjne naszym eksporterom, jak eksporterom Hamburga, Rotterdamu czy Antwerpji.

● ZE ZW. PROPAGANDY TURYSTYCZNEJ.

Na dorocznem Zebraniu Gdyńskiego Związku Propagandy Turystycznej wyłoniono nowy Zarząd na czele którego stanął dyr. Juljan Rummel, jako prezes i Vice-Komisarz Rządu inż. Wł. Szaniawski, jako Vice-Prezes.

● MIEJSKIE ZAKŁ. ELEKTRYCZNE.

Miejskie Zakłady Elektryczne w Gdyni zastosowały z dniem 1-go stycznia zbliżającego się nowego roku obniżkę ceny za użytkowanie prądu, która w zasadzie zmniejszy koszt za kilowatogodzinę z 67 gr. na 60 gr.. M. Z. E. były pierwszemi w Kraju, które wprowadziły w 1932 r. taryfę blokową dla mieszkań. Zasada blokowa polega na tem, że blok I-szy jest kontyngentem kilowatogodzin, zależnym od wielkości mieszkania i miesiąca. W tym bloku kilowatogodzina będzie liczona po 60 gr. Blok 2-gi jest sztywny i zależny wyłącznie od wielkości mieszkania. Drobny kontyngent kilku kilowatogodzin obliczony jest po 35 gr. za kWh. i jest przejściem do bloku 3-go, który stanowi całą nadwyżkę zużytej energji bloku 1-go i 2-go. Cena w 3-im bloku stanowi 20 gr. za kWh., zaś przy zużyciu 30 kWh już 15 gr. a przy zużyciu 80 kWh, tylko 12 gr.. Stawka 12 gr. za kWh została wprowadzona w celu zachęcenia odbiorców prądu do używania grzejników elektrycznych, jak kuchnie, warniki łazienkowe i kuchenne i t. p.

Dla rzesz niezamożnych jest przewidziana w bloku I-szym taryfa jednoizbowa, gdzie kontyngent wynosi zaledwie 30 kWh na rok.

Dla handlu i przemysłu została również wprowadzona taryfa blokowa, w której cena 1-go bloku wynosi 60 gr., a w 2-im bloku 30 gr. za kWh. Do bloku I-go zalicza się 75% zużycia w ciągu 12-tu miesięcy, zaś 25% przechodzi do 2-go bloku. Dla nowych odbiorców blok I-szy oblicza się za pomocą licznika dwutaryfowego.

Taryfa blokowa dla handlu i przemysłu będzie stosowana na życzenie odbiorcy. Dla reklam świetlnych (neony i t. p.) taryfa została obniżona z 40 na 30 gr. za kWh.

Zniżka objęła również taryfę dla siły. Wprowadzono taryfę normalną i specjalną. Taryfa specjalna została przeznaczona dla cegielń, młynów, tartaków, stolarń, chłodni, olejarni, gazowni i stacji pomp i będzie obliczana po 19 gr. za kWh, dla reszty odbiorców stosowana będzie taryfa normalna po 25 gr. za kWh.

Zaznaczyć należy, że zużycie prądu dla celów grzejnych, t. j. kuchen, warników i t. p. stale wzrasta i ilość odbiorców tej kategorji stale się zwiększa.

Biorąc pod uwagę zniżki w poszczególnych blokach wynika, że zniżka energji elektrycznej w Gdyni wyniesie od 10 do 25%, a w przeliczeniu na walutę, Gdynia w ciągu roku zaoszczędzi na prądzie zł. 138.000.

Stan rozwoju M. Z. E. wykazuje tabela, z której wynika, że w 1930 r. było abonentów 2.127 zużywających prądu 1.262.168 kWh., w 1931 r. 3.249 — 1.721.038, w 1932 r. 4.649—2.267.876, w r. 1933 r. 5.929—2.825.511, w 1934 r. 7.604—3.248.646 i w 1935 r. 10.300 — przeszło 4.000.000 kWh.



● AWARJA S/S OTTO ALFRED MUELLER.

Dnia 21. XII. niemiecki statek „Otto Alfred Mueller" o tonażu około 800 trn. stojąc na redzie na kotwicy został uderzony w okolicy pierwszej ładowni przez wychodzący z portu do Damsjö (półn. Szwecja) również niemiecki statek „Kerstem Milles" o pojemności 2437 trn. Uderzenie było na tyle silne, że s/s Mueller zaczął szybko pogrążać się dziobem i dopiero gdy dziób statku oparł się o dno morskie, statek przestał dalej tonąć. Rufa wysoko podniesiona. Na ratunek pośpieszył Wydział Holowniczo-Ratunkowy Żeglugi Polskiej, 3 holowniki z Gdańska i 2 lichtugi z Hamburga.

Izba Morska pod przewodnictwem sędziego Speicherta, która w tymże dniu odbyła posiedzenie w Sądzie Grodzkim w Gdyni wydała orzeczenie treści następującej: winę awarji ponosi dowództwo s/s „Kerstem Milles". Zachowanie się dowództwa obu statków po awarji było bez zarzutu.

● WIDOKI POWSTANIA FABRYKI LIN.

Na terenie Gdyni istnieją duże możliwości dla fabryki lin manilowych. Zainteresowane osoby fachowe mogą otrzymać wyczerpujących informacji w tut. Związku Fabrykantów i Przemysłowców.

● NOWE TARGI OWOCOWE.

W obecności Naczelnika Wydz. Żeglugowego Ministerstwa P. i H. Ocioszyńskiego, przedstawicieli Urzędu Morskiego, Izby Przemysłowo-Handlowej, oraz Sfer Portowych odbyło się w Gdyni otwarcie Gdyńskich Targów Owocowych. Spółka ta rozporządza znacznemi kapitałami i jednoczy w sobie eksport, spółdzielczość i bankowość, co niewątpliwie przyczyni się do uzdrowienia panujących stosunków w branży handlu owocami południowemi. Przeprowadzona aukcja skupiła znaczną ilość kupców z całego kraju i dala bardzo dodatnie wyniki. Sprzedano 60.000 kg. mandarynek i prawie 35.000 kg. pomarańczy.

● DĄŻENIA DO UTRZYMANIA WYSOKICH CEN NA SZPROTY PRZEZ OGRANICZENIE POŁOWÓW.

Spółdzielnia rybacka, pośrednicząca pomiędzy rybakami mierzeji helskiej a wędzarnikami, skupuje całkowite połowy i sprzedaje je następnie wędzarnikom po ustalonych przez siebie cenach. W razie nadmiernych połowów, spółdzielnia, dążąc do utrzymania cen, zarządza wstrzymanie połowów. Spółdzielnia stara się utrzymać cenę szprotów na poziomie zł. 9 za 50 kg. gdy w tym samym czasie r. ub. płaciło się od 3 do 4 zł.

● WYSYŁKI SZPROTÓW DO AUSTRJI i U. S. A.

Jak dotychchczas jedna z wędzarń rozpoczęła regularne wysyłki wędzonych szprotów do Wiednia. Są to narazie małe transporty. Wkrótce ma być wysłana próbna partja wędzonych szprotów w skrzynkach po 1/2 kg. do Stanów Zjednoczonych A. P.

● IMPORT ŚLEDZI Z NORWEGJI.

Import świeżych śledzi norweskich do Polski w roku :

1930	wyniósł	5780	skrzyń
1931	„	7386	„
1932	„	14369	„
1933	„	19652	„
1934	„	7326	„
1935	„	12237	dużych skrzyń (około

100 kg. netto). natomiast mrożonych w roku bieżącym ogółem 2.249 t.

● TEGOROCZNE POŁOWY ŚLEDZI ISLANDZKICH.

W sezonie tegorocznym przyrządzono ogółem w Islandji 92 tys. beczek śledzi, gdy w roku ubiegłym 216,7 tys. beczek. Z ogólnej ilości połowów zasolono na matjasy 6,3 tys. beczek, z czego tylko część wysłano do Polski.

● POLSKO - GDAŃSKIE OBROTY RYBNE W LISTOPADZIE.

W listopadzie Gdańsk wywiózł do Polski 188,3 tys. kg. ryb. (z czego 23,2 tys. kg. ryb świeżych i 165,1 tys. kg. wędzonych i przerobionych). W tym samym czasie z Polski wywieziono do Gdańska tylko 31,3 tys. kg. świeżych ryb. Wartościowo obroty te kształtują się dla Polski jeszcze bardziej niepomyślnie z uwagi na to, że W. M. Gdańsk wywozi ryby głównie w stanie przerobionym.

● POWAŻNE STRATY RYBACKIE W LISTOPADZIE.

Tegoroczne burze morskie w listopadzie wyrządziły naszemu rybołówstwu na morzu Północnem i Bałtyckiem bardzo dotkliwe straty, sięgające w sumie zł 90,6 tys. Zatonął kuter „Gdy, 34" i luger śledziowy „Gdy, 132 M. X.". Pozatem zniszczone zostały sieci za sumę 10,6 tys. zł. Jak wiadomo, w rybołóstwie nie są stosowane ubezpieczenia.

● PODWYŻSZENIE CEN NA PRZĘDZĘ DLA SIECI RYBACKICH.

Rybacy uskarżają się na wzrost cen przędzy, która ostatnio jest notowana po zł 8,80 za 1 kg. wobec zł 8.— poprzednio. Rzeczą charakterystyczną jest, że artykuł ten zwyżkuje w okresie zniżki szeregu innych podstawowych artykułów.

● STAN ROBÓT PRZY BUDOWIE CHŁODNI ŚLEDZIOWEJ W GDYNI.

W sobotę dn. 7 grudnia zakończono przy budowie chłodni śledziowej betonowanie filarów I piętra. Obecnie zaś będą prowadzone roboty murarskie, na parterze i I piętrze oraz te prace, które dadzą się wykonać w czasie zimy.

● RUCH BUDOWLANY.

Ruch budowlany w Gdyni bez nowoprzyłączonych dzielnic Orłowa Morskiego i Cisowej wyraża się liczbą 57 rozpoczętych budynków (stałe i prowizoryczne) na 85 wydanych zezwoleń, co w zestawieniu do października r.b. wykazuje spadek w rozpoczętych budowlach o 16 jednostek.

● Z ANGIELSKIEGO RYNKU ŚLEDZIOWEGO.

Interesujące dane wykazuje statystyka w stosunku do angielskiego eksportu śledzi, który stanowi najważniejszą pozycję w angielskiem rybołówstwie. W 1913 r. Anglja eksportowała 440.000.000 kg. śledzi solonych wartości Ł. 5.300.000 i 58.000.000 kg. świeżych śledzi w lodzie wartości Ł.590.000,—. W 1934 r. pozycja I-sza stanowi 141.000.000 kg. wartości Ł. 1.860.000.—, a pozycja 2-ga 29.000.000 kg. wartości Ł.355.000.—. Angielskie czynniki rządzące wydały szereg zarządzeń, ograniczających swobodę działania rybaków, solarzy i eksporterów i została utworzona Rada Śledziowa, która dysponuje odpowiednim kapitałem dla wszelkiego rodzaju interwencji.

● ZWIĘKSZENIE RUCHU WE FLOCIE NORWESKIEJ.

Porty norweskie zdołały uruchomić, znajdującą się bez ruchu część swej floty handlowej. Po Danji jest to drugi kraj, który w ostatniem półroczu zdołał przezwyciężyć bezrobocie w marynarce handlowej.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

● RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W LISTOPADZIE.

Ruch statków w porcie gdańskim w listopadzie przedstawiał się następująco (w nawiasach pierwsza liczba oznacza dane z października r. b., druga — z listopada r. ub.): na wejściu 365 jednostek (398—404) o ogólnej pojemności 258,6 tys. trn. (264,3 tys.—300,2 tys.), zaś na wyjściu 377 statków (388—386) o pojemności 270,3 tys. trn. (266,5 tys. — 290,3 tys.).

● OBRÓT TOWAROWY PORTU GDAŃSKIEGO W LISTOPADZIE.

Obrót towarowy portu gdańskiego w listopadzie b. r. przedstawiał się następująco (w tys. ton. w nawiasach pierwsza liczba oznacza dane z października b. r. — druga z listopada ub. r.): przywóz 99,3 (87,6 — 73,8), wywóz 403,4 (425,8—487,8). W okresie od stycznia do listopada b. r. obrót towarów w porcie gdańskim wynosi (w tys ton—w nawiasach dane za analogiczny okres r. ub.): przywóz 708,9 (600,5), wywóz 3.998 (5.255).

● RUCH W PORCIE TRIESTU.

Od pewnego czasu jest brak materjałów i danych, dotyczących ruchu statków i towarów w porcie Triesteńskim. Wskazuje to na nienormalne warunki pracy tego portu, powodem czego są niewątpliwie warunki, wytwarzające się wskutek wojny.

● RUCH STATKÓW W LONDYNIE.

Jak podaje „Port of London Authority" ruch statków w porcie Londyńskim przekroczył w roku 1934/35 ruch najlepszej konjunktury powojennej z roku 1930/31, który wówczas osiągnął blisko 58.100.000 t. i wyniósł prawie 59.000.000 t.

● OBROTY PORTU ROTTERDAMSKIEGO.

Jak wykazują dane, dotyczące portu Rotterdamskiego, ruch statków w ciągu pierwszych 10-iu miesięcy r. b. spadł w porównaniu do r. ub. prawie o 10%.

● OPŁATY PILOTAŻOWE W HOLANDJI

Porty Holenderskie znacznie obniżyły opłaty pilotażowe.

● KONTROLA DEWIZOWA W PORCIE HAMBURSKIM.

W związku z rozporządzeniem o zakazie przywozu banknotów markowych do Rzeszy, ukazało się rozporządzenie wykonawcze, dotyczące przywozu banknotów do portu hamburskiego. Począwszy od 10 grudnia r. b. każdy wpływający do portu okręt łącznie z załogą i pasażerami podlega specjalnej kontroli dewizowej. W tym celu zgłasza się telefonicznie nazwę towarzystwa okrętowego, okrętu, datę przybycia i miejsce postoju okrętu oraz liczbę pasażerów, a specjalnie urzędnicy, będący stale do dyspozycji, dokonywują w najdogodniejszej porze odprawy pasażerów i załogi. O ile liczba pasażerów przekracza 50 osób, wówczas przewozi się ich w zamkniętych autobusach do granicznego urzędu celnego, gdzie następuje kontrola dewizowa.

● PODWYŻKA STAWEK FRACHTOWYCH PRZEZ KONFERENCJĘ PÓŁN. ATLANTYCKĄ.

Konferencja północno-atlantycka, grupująca, jak wiadomo, towarzystwa okrętowe, utrzymujące komunikację na północnym Atlantyku, postanowiła podnieść z dniem 1 stycznia 1936 r. stawki frachtowe przeciętnie o 10%, z uwzględnieniem towarów, czułych na zwyżkę frachtów. Nowe frachty będą miały ważność na linjach do Nowego Jorku, portów amerykańskich na zachodniem wybrzeżu, portów kanadyjskich oraz portów zatoki Meksykańskiej.

● KOMITET NADZORCZY PRZEDSTAWICIELSTWA P. K. P. I PORTÓW POLSKICH W PRADZE.

W tych dniach odbyło się posiedzenie Komitetu Nadzorczego Przedstawicielstwa Kolei Polskich oraz Portów Gdyni i Gdańska w Pradze. Obradom przewodniczył naczelnik wydziału portowego w M. P. i H. inż. Bomas. Na zebraniu rozpatrzono budżet przedstawicielstwa na rok przyszły oraz omówiono i załatwiono szereg spraw Towarzystwa Czechosłowacko-Polskiego w Morawskiej Ostrawie oraz szereg spraw bieżących.

● OMIJANIE KANAŁU SUESKIEGO Z POWODU WYSOKICH STAWEK ASEKURACYJNYCH.

Agencja Stefani donosi z Londynu, że dwa towarzystwa okrętowe brytyjskie — skutek bardzo wysokich stawek asekuracyjnych na morzu Śródziemnem i m. Czerwonem — zdecydowały się kierować swoje statki w drodze do Australji naokoło Przylądka Dobrej Nadziei, jakkolwiek droga ta jest o wiele dłuższa i dłużej trwająca. Jak wiadomo, wysokie stawki asekuracji morskiej są skutkiem napięcia politycznego, wywołanego wojną włosko-abisyńską.

● KONIEC KARJERY S/S „MAJESTIC".

S/S „Majestic" o pojemności 56.600 trb., własność Cunard White Star, przeznaczony został na rozbiórkę po odbyciu swej ostatniej podróży transatlantyckiej w lutym 1936 r. Statek ten zastąpiony zostanie w służbie na trasie północno - atlantyckiej przez „Oueen Mary", która wraz z S/S „Berengaria" i S/S „Aquitania" będzie utrzymywała połączenia pospieszne z Nowym Jorkiem. S/S „Majestic", dawniejszy niemiecki „Bismarck", zbudowany został w r. 1921 w Hamburgu i był w swoim czasie największym transatlantykiem świata. W r. 1922 został on odstąpiony Anglji i odtąd pływał pod banderą angielską.

● PŁYWAJĄCE LOTNISKO DLA NIEMIECKIEJ KOMUNIKACJI Z AMERYKĄ POŁUDNIOWĄ.

Niemiecka „Lufthansa" zamówiła w stoczni hamburskiej okręt, przeznaczony na pływające lotnisko dla komunikacji lotniczej z Ameryką Południową. Dotąd znajdowały się na południu dwa niemieckie statki, będące pływającemi lotniskami: „Westfalen" i „Schwabenland", z których jeden stał u brzegów afrykańskich, drugi zaś — u południowo-amerykańskich. Statki te są oparciem i stacjami pomocniczemi dla samolotów pocztowych „Lufthansy". Nowy statek, który ma być wykończony w maju 1936 r., ma służyć do wymiany na wypadek, gdyby jeden z już czynnych okrętów musiał być przesunięty do Europy celem naprawy lub przeglądu.

● NOWE STATKI WŁOSKIE.

Włochy bardzo intensywnie idą w kierunku rozwoju stosunków handlowych z Dalekim Wschodem. Lloyd Triestino przystępuje do budowy nowego motorowca o pojemności 20.000 t., szybkość którego została określona na 24 węzły. Jednostka ta zostanie wprowadzona na Linję „Genua — Shanghai", poczem dwa statki, kursujące na tej linji, ulegną kolejnej przeróbce, zwiększającej znacznie dotychczasową ich szybkość. Pozatem będą utrzymywały regularną komunikację dwie jednostki po 18.000 t. i 20 węzłów szybkości każda na linji „Triest — Shanghai".

● STATKI HOLENDERSKIE BĘDĄ OMIJAŁY PORTY WŁOSKIE.

Wielkie linje żeglugowe holenderskie powzięły ostatnie decyzję zaniechania na pewien okres czasu kierowania swych statków do portów włoskich. Wobec tego statki holenderskie w drodze do Indyj Holenderskich nie będą zawijały do Genui i Neapolu.

● POŁĄCZENIA OKRĘTOWE PORTÓW POLSKICH Z HOLANDJĄ.

Źródła holenderskie podają, że z dniem 4 b. m. połączenia okrętowe między portami polskiemi i Holandją będą częstsze, gdyż statki odchodzić będą co tydzień zamiast co dwa tygodnie, jak dotąd.

● UMOWY TRANZYTOWE.

Węgry podpisały z Polską umowę, która od nowego roku zapewnia im taryfę od i do Gdyni. Umowa ta zapewnia również Polsce taryfy tranzytowe dla towarów, kierowanych z Gdyni i Gdańska do Jugosławji i Rumunji oraz w kierunku odwrotnym.

● Z TOW. HANDLU KOMPENSACYJNEGO.

Gdyńska Izba P.-H. podaje do wiadomości, że mieszczące się dotąd przy Izbie w Gdyni biuro delegata T-wa dla handlu kompensacyjnego, zostało przeniesione do Bydgoszczy Nowy Rynek 10 i mieścić się będzie w lokalu Ekspozytury Izby.

● REORGANIZACJA GDAŃSKIEJ IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ.

Zmiana struktury Gdańskiej Izby Przemysłowo-Handlowej dokonana przez senat nie na podstawie wyboru poszczególnych członków Izby, lecz według zasady „przywództwa" wywołała wielkie niezadowolenie w tut. kołach gospodarczych. Szereg członków nie chce przyjąć nominacji.

● GDAŃSKIE BEKONIARNIE PRZENOSZĄ SIĘ DO POLSKI.

Naskutek uchwały gdańskich związków aprowizacyjnych, bekoniarnie gdańskie przeniosły większą część swych przedsiębiorstw do Polski. W związku z tem Gdańskie Zakłady Przemysłowem, będące największym producentem wyrobów blaszanych w Wolnem Mieście, postanowiły przenieść się do Bydgoszczy. W Gdańsku pozostaną jedynie warsztaty, które produkować będą wyroby blaszane dla potrzeb Wolnego Miasta.

● POPRAWA POŁOŻENIA ROLNICTWA GDAŃSKIEGO.

Na zebraniu Gdańskiej Izby Rolniczej wygłosił przemówienie dyrektor Izby Rang, który stwierdził, że należności rolnictwa gdańskiego, zamrożone w Niemczech,wynoszą obecnie 1 miljonów guldenów wobec 15 miljonów guldenów na wiosnę b. r. Naskutek poprawy cen artykułów rolniczych położenie rolnictwa gdańskiego poprawiło się. W dalszym ciągu mówca powiedział, że W. M. Gdańsk będzie mogło eksportować — na podstawie umowy handlowej polsko-niemieckiej — artykuły rolnicze wartości 8,7 miljonów guldenów.

● PRASA GDAŃSKA O POROZUMIENIU W SPRAWIE KONTYNGENTÓW PRZYWOZOWYCH.

„Der Danziger Vorposten" wyraża zadowolenie z faktu dojścia do porozumienia w sprawie protokółu, przedłużającego na dalszy rok kontyngenty przywozowe dla Gdańska. Pismo zaznacza, że kontyngenty te dotyczą również gdańskiego obrotu handlowego z Polską.





KOMUNIKAT

o zmianach żeglugowych na wybrzeżu polskiem, pozostających w zarządzie Urzędu Morskiego

1) Gdynia reda.

a) Położenie uszkodzonego s/s O. A. Müller i jego oznacznie.

Dnia 21 grudnia r. b. na redzie gdyńskiej został ciężko uszkodzony statek (Otto Alfred Müller) Dziób statku osiadł na dnie, rufa wynurzona zwróciła się w kierunku Nord.

Położenie statku: Sz. — 54 st. 32,3 Nr; Dł. 18 st. 35,95 Ost.

Przy statku znajduje się grupa holowników ratowniczych. Za rufą statku, około 50 m na N, pozostawiono bojkę zieloną, stożkową, oświetloną w nocy światłem automatycznem błyskowem o charakterze błysk 0,3 sek. co trzy sek.

Przejście wolne do portu po północnej stronie wymienionej bojki zielonej i statku.

b) Pława docelowa Gd. Przestawiona.

Z położenia dotychczasowego zdjęta została czerwona, docelowa pława świetlno dzwonowa i ustawiona opodal na N.

Położenie obecne: Sz. — 54 st. 32,35 N. Dł. 18 st. 36,3 Ost.

Statki zdążające od Helu bezpośrednio od głównego wejścia portowego powinny pławę tę mijać po jej stronie północnej, t. j. pozostawiać po lewej.

U w a g a: Zmiany powyższe pozostaną do czasu usunięcia statku uszkodzonego z redy Gdyńskiej.

O s t r z e ż e n i e: Wzbronione jest stawianie na kotwicy przed portem gdyńskim na północ od linji Ost-West przeprowadzonej przez środek głównego wejścia portowego oraz na Ost od południka pławy docelowej GD.

(—) Inż. A. Garnuszewski.

STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA M. LISTOPAD

I. UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w m. listopadzie r. b. wyniósł 763.951,6 ton wobec 597.819,7 ton w październiku r. b. oraz 703.943,9 ton w listopadzie 1934 r.

Miesiąc sprawozdawczy przynosi poważny wzrost obrotów i jest zaledwie o 5006,7 ton mniejszy od rekordowych obrotów w mies. sierpniu b. r. (768.958,3 ton).

Ruch statków w m. listopadzie r. b. wykazuje analogicznie do obrotów towarowych poważny wzrost ilości oraz pojemności statków na wejściu i wyjściu. Przyszło bowiem 463 statki (394) o pojemności 425.713 nrt. (366.778 nrt.), wyszło zaś 443 statki (406) o pojemności 429.873 nrt. (362.498 nrt.). W tem statków z ładunkiem przyszło 194 (152), wyszło zaś 357 (329).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w listopadzie r. b. wyniósł 910,8 nrt. (930,9 nrt.). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 68 (35). Średni postój statku wyniósł 48,6 godzin (47,2 godzin).

Kolejność bander: Szwecja, Polska, Niemcy, Anglja, Danja, Norwegja, Stany Zjedn. Am. P., Grecja, Finlandja, Włochy i t. d., wykazuje pewne korzystne przegrupowanie się Niemiec z 4-go na 3-e miejsce na niekorzyść Anglji. Pozostałe bandery bez ważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 18 państw wobec 21 państw w październiku r. b.

Obroty zamorskie wyniosły w miesiącu sprawozdawczym 729.284,9 ton, wobec 587.956,6 ton w październiku r. b. oraz 685.348,9 ton w listopadzie 1934 r. Obroty zamorskie w m. listopadzie r. b. wykazują wzrost 24,01% w porównaniu z ub. miesiącem październikiem r. b., 6,3%-owy wzrost w stosunku do mies. listopada 1934 r. oraz nieznaczny 3,3%-owy spadek w porównaniu z rekordowym mies. sierpniem r. b. (754.448,5 ton). Na uzyskanie ogólnej sumy obrotów złożył się przywóz zamorski — 111.436,5 ton, oraz wywóz zamorski — 617.849,3 ton. Przywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (111.436,5 ton) wykazuje wzrost 47,7%-owy w porównaniu z ub. m. październikiem r. b. (75.309,3 ton) oraz 19,2%-owy wzrost w stosunku do m. listopada r. b. (93.319,3 ton). Od rekordowego importu zam. w m. marcu r. b. (138.588,6 ton) import w miesiącu sprawozdawczym wykazuje 19,6%-owy spadek. Wzrost importu spowodowały przedewszystkiem pozycje: rud różnych i wypałków pirytowych — 25.588 t. (21.247 t.), owoców świeżych — 4.712 t. (1.128 t.), śledzi solonych — 5.378 t. (2.441 t.), nasion oleistych — 6.240 t. (1.713 t.), żywicy — 1.391 t. (441 t.), fosforytów — 6.502 t. (brak w m. październiku), soli potasowej — 2.850 t.

(100 t.), bawełny — 9.940 t. (6.238 t.), złomu żel. — 25.386 t. (18.865 t.) oraz juty — 2.095 t. (824 t.). Zmniejszyły się pozycje: garbników — 989 t. (1.291 t.), skóry — 1.826 t. (2.246 t.) oraz śledzi świeżych — 361 t. (543 t.).

Wywóz zamorski w miesiącu sprawozdawczym (617.849,3 t.) wykazuje 20,5%-owy wzrost w stosunku do m. października r. b. (512.647,2 t.), 4,3%-owy wzrost w porównaniu z m. listopadem 1934 r. (592.029,6 t.) oraz nieznaczny 8,2%-owy spadek w stosunku do rekordowego m. sierpnia r. b. (673.344,5 t.). Wzrost wywozu wywołany został w głównej mierze grupą mineralną: węgiel eksportowy — 485.295 t. (406.104 t.) i węgiel bunkrowy — 44.344 t. (27.015 t.). Poza węglem wzrosły pozycje: cukru — 12.700 t. (6.497 t.), makuchów — 5.222 t. (849 t.), mąki pastewnej — 3.020 t. (325 t.), żelaza handlowego — 6.580 t. (4.249 t.), wyrobów żelaznych i metalowych — 4.926 t. (2.170 t.) oraz rur żeliwnych i żelaznych — 3.480 t. (1.548 t.).

Do pozycji, które wykazały spadek należą: bekony — 1.692 t. (1.749 t.), jaja — 1.685 t. (2.245 t.), rudy różne — brak (1.921 t.), koks — 7.920 t. (18.827 t.), soda — 966 t. (1.705 t.), saletra — 3.877 t. (4.304 t.), drzewo tarte — 11.055 t. (14.383 t.), dykty i forniery — 1.345 t. (1.644 t.), papier — 1.078 t. (1.104 t.) oraz cynk i blacha cynkowa — 1.114 t. (1.968 t.).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje wzrost z 2.274,3 t. w październiku r. b. na 3.623,8 t. w listopadzie r. b., w tem przywieziono — 2191,2 t. (375,5 t.), wywieziono zaś 1.432,6 t. (1.898,8 t.). Na przywozie są do zanotowania pozycje: mąki pastewnej — 458 t., ryb, z połowów własnych — 490 t., wyrobów z drzewa — 66 t., tłuszczu tech. — 25 t., skór — 27 t., mąki — 20 t. oraz kauczuku — 18 t. Na wywozie zaś: garbniki — 980 t., tkaniny — 109 t., asfalt — 60 t., owoce suszone — 74 t., tłuszcz rośl. — 36 t., śledzie — 34 t., tytoń — 31 t., oraz tran — 25 t.

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wykazuje również poważny wzrost z 7.588,9 t. (w październiku) na 31.042,9 t. (w listopadzie), przyczem przywieziono — 25.503,5 t. (2.503,9 t.) oraz wywieziono — 5.539,4 t. (5.085 t.). Ten poważny wzrost obrotów spowodowała przedewszystkiem pozycja cukru — 22.207 t. (131 t.) przywiezionego barkami z ostatniej jesiennej kampanji. Poza cukrem są do zanotowania pozycje na przywozie: soda — 1.368 t., wyr. żelazne i metalowe — 148 t., mąka — 723 t., krochmal — 425 t., mąka pastewna — 305 t. oraz papier — 51 t. Na wywozie zaś: ryż — 2.009 t., żywica — 603 t., tłuszcze zwierz. sur. — 355 t., garbniki — 380 t., tłuszcze roślinne — 275 t., miedź — 225 t., owoce suszone — 205 t., śledzie — 157 t., kawa, kakao, herbata — 197 t., oraz skóry — 127 t.

Ruch pasażerów osłabł, jak zwykle w sezonie zimowym. Przyjechało bowiem pasażerów 441 osób (494), wyjechało zaś — 1011 t. (1001 t.).

TABELA RUCHU STATKÓW ZA M. WRZESIEŃ 1935 R.

(podana błędnie w Nr. 10 W. P. G.)

III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków (*ships incoming*)			Wyszło statków *ships outgoing*)			Suma rubr. 3 i 6	Kolejne miejsce (*place occupied*)
	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska (*Poland*)	52	26	58.727	49	42	56.745	115.472	2
W. M. Gdańsk (*F. C. of Danzig*)	2	1	2.125	3	3	2.680	4.805	15
Anglja (*Great Britain*)	23	7	40.480	22	18	39.870	80.350	5
Danja (*Denmark*)	44	21	30.515	40	33	28.479	58.994	6
Egipt (*Egypt*)	1	—	2.701	1	1	2 701	5.402	14
Estonja (*Estonia*)	5	3	2.045	6	6	2.426	4.471	17
Finlandja (*Finland*)	18	5	19.049	18	16	19.050	38.099	9
Francja (*France*)	2	1	9.214	2	2	9.214	18.428	11
Grecja (*Greece*)	7	—	17.770	6	6	14 929	32 699	10
Hiszpanja (*Spaine*)	—	—	—	1	1	2.276	2 276	18
Holandja (*Holland*)	7	4	6.095	7	6	6 095	12.190	12
Islandja (*Island*)	1	1	435	1	1	435	870	20
Łotwa (*Latvia*)	2	1	2.253	2	1	2.253	4.506	16
Niemcy (*Germany*)	64	35	47.135	65	43	45.573	92.708	3
Norwegja (*Norway*)	49	22	44.760	48	37	41.937	86.697	4
Rumunja (*Romania*)	1	—	2.599	2	2	4.888	7.487	13
Stany Zjedn. Am. P. (*U. S. A.*)	7	3	22.022	7	4	22 022	44 044	7
Szwecja (*Sweden*)	127	35	90.732	119	106	84.929	175.661	1
Włochy (*Italy*)	7	1	20.193	8	8	23.102	43.295	8
Z. S. S. R. (*U. S. S. R.*)	1	1	1.412	—	—	—	1.412	19
Razem (*total*)	**420**	**167**	**420.262**	**407**	**336**	**409.604**	**829.866**	—
Miesiąc poprzedni (*previous month*)	411	162	419.748	429	338	440.872	860.620	—
Ten sam miesiąc 1934 r. (*Septemb. 1934*)	*376*	*145*	*365.142*	*367*	*310*	*342.122*	*707.264*	—
Od pocz. r. 1935 (*since beginning 1935*)	3.493	1.480	3.369.805	3.490	2.860	3.381.632	6.751.437	—
Od pocz. r. 1934 (*since beginning 1934*)	3.413	1.463	3.037.679	3.415	2.687	3.038.652	6.076.331	—

Uwagi: a) średni tonaż statku zawijającego do Gdyni we wrześniu: 1.000·6 n. r. t.; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 39; c) średni postój statku: 54·9 godzin.

II. OBRÓT TOWARÓW *(GOODS TURNOVER)* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January-November*
Cały przywóz	**111 435·6**	**75 309·3**	**962 565·4**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**15 299·2**	**5 069·7**	**178 689·5**
w tem m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	6 240·—	1 712·8	41 141·7
30/12. Ryż surowy *(rice)*	250·2	88·5	53 072·7
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	5 454·4	1 610·4	61 739·2
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	278·4	65·8	765·5
76. Kawa *(coffee)*	23·7	162·4	3 063·5
78. Herbata *(tea)*	101·1	54.4	989·9
80. Kakao *(cocoa)*	1 131·5	456·4	7 090·8
81-82. Korzenie *(spices)*	151·5	105·1	1 156·—
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**5 802·5**	**3 052·4**	**27 713·7**
116-117. Śledzie	5 738·2	2 983·8	26 342·6
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**26 281·3**	**25 745·—**	**130 057·1**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)*	25 588·4	21 246·6	102 995·7
177/1c. Piryty *(pyrites)*	—	2 198·—	14 006·1
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**2 795·5**	**2 759·9**	**16 071·4**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	241·5	614·7	3 267·1
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	1 610·1	1 442·7	9 543·2
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**934·3**	**313·5**	**7 099·9**
287. Makuchy *(oil cake)*	153·8	—	457·9
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	616·7	124·1	4 646·5
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**11 762·8**	**2 651·—**	**106 342·5**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	988·9	1 291·3	10 914·7
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	6 502·4	—	40 056·2
477. Żużle Thomasa *(Thomes slag)*	—	—	29 951·1
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	2 850·—	100·—	15 093·6
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**1 855·9**	**2 273·9**	**28 021·—**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	1 825·8	2 242·6	27 568·3

Poz. tar. cel.	Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January-November*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**14 163·5**	**8 702·3**	**116 812·8**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	1 190·3	726·8	21 626.5
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)*	10 008·1	6 349·2	71 912.3
624. Juta *(jute)*	2 095·2	824·4	12 938.7
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(ruber & rubber goods)*	**908.1**	**608·2**	**4 813·2**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood produkcts & baskets wares)*	**444·—**	**204·8**	**1 606·8**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**2 375·7**	**2 429·7**	**23 315·6**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	1 651·2	1 514·3	15 619·9
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	600·—	824·8	6 161·5
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**13·1**	**78·5**	**869·4**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**27 783·8**	**20 757·4**	**309 586·4**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	25 386·—	18 864·7	290 256·9
977. Miedź *(copper)*	858·5	701·2	10 188·2
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**289·6**	**219·7**	**3 661·1**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**647·9**	**382·8**	**7 329·—**
XVI. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**18·1**	**9·4**	**172·4**
XVII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**60·3**	**51·1**	**403·6**

Errata: Nr. 11. Celuloza — od początku roku — jest: 5 461·5 — winno być: 5 561·5.

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January-November*
Cały wywóz	617 849·3	512 647·2	5 870 865·5
I. Wytwory pochodzenia roślinnego	7 839·5	4 674·8	70 103·8
(agricultural products)			
2. Żyto *(rye)*	—	50·—	23 859·4
9-16. Strączkowe *(suliguose)*	79·3	29·—	173·4
27/1-2. Mąka	127.7	4·8	1 511·7
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	3 164·9	2 774·1	17 103·7
35. Słód *(malt)*	1 563·2	619·1	15 117·4
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego	4 861·9	5 034·6	49 297·3
(live animal & animal products)			
121/3a. Bekony *(bacon)* . .	1 691·5	1 749·2	19 732·4
125. Jaja *(eggs)*	1 684·7	2 244·9	20 299·8
127. Masło *(butter)* . . .	982·6	722·9	5 621·—
III. Wytwory pochodzenia mineralnego	538 450·7	455 169·3	5 172 010·9
(mineral products)			
154. Cement *(cement)* . . .	261·1	150·—	7 146·8
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	207·7	492·—	1 284·—
180. Węgiel kamienny *(coal)*	485 295·1	406 103·6	4 648 635·—
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	44 343·5	27 015·2	332 012·9
182. Koks *(coke)*	7 920·—	18 826·5	182 993·7
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	5·5	0·6	72·5
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych	287·6	358·6	3 801·—
(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)			
V. Przetwory spożywcze, tytoń	19 885·2	8 008·6	139 997·3
(foodstuffs, tobacco)			
259-260. Cukier *(sugar)* . .	12 699·8	6 496·5	97 781·5
287. Makuchy *(oil cake)* . .	5 222·3	848·7	18 857·1
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	—	—	2 353·1
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby	11 364·1	6 719·5	46 931·6
(chemicals, pharmaceutic products, paints)			
299/18. Soda *(soda)* . . .	965·6	1 705·1	9 178·9
300/4, 481-485. Nawozy azotowe *(nitrates)*	8 957·—	4 304·2	22 517·9
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	411·2	—	5 564·1
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane	114·9	131·1	1 230·6
(hides furs, leather goods)			

Poz. tar. cel.	Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January-November*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich	976·7	626·8	10 585·4
(raw textile materials and fabrics)			
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	525·1	369·4	5 987·6
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów	3·7	18·8	222·6
(rubber, its substitutes and rubber goods)			
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie	13 461·—	17 588·4	207 551·—
(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)			
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	—	850·4	10 782·8
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	11 054·7	14 383·2	173 254·3
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	-	—	917.7
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	1 344·8	1 644·3	15 202.3
XI. Papier i wyroby z niego	3 314·6	255·8	20 110·8
(paper & paper wares)			
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)* . . .	1 077·5	1 103·9	9 713·9
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	2 077·4	1 273·—	8 272·6
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane	107·9	82·3	958·5
(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)			
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	16 965·6	11 394·7	146 416·3
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	7 367·2	5 689·6	52 462·8
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	—	19·5	—
937-938, 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	3 479·8	1 547·5	30.006·3
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* . .	1 113·6	1 968·1	18 918·8
XIV - XVI. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny środki transportowe, instrumenty muzyczne	140·—	220·5	1 049.—
(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments).			
XVII - XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry non specified goods)*	77·9	61·3	599·4

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

listopad *(November)*	1935 —	729.284·9
październik *(October)*	1935 —	587.956·5
listopad *(November)*	1934 —	685.348·9
od pocz. roku *(January — November)* .	1935 —	6.833.430·9
od pocz. roku „ „ .	1934 —	6.519.480·8

2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Dancing included)*

Poz. tar. cel.	Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January-November*
Przywóz *(imports)*	2 191·2	375·5	9 300·7
24/26 — **Nasiona oleiste** *(oil seeds)*	—	—	—
30/1—2 — **Ryż** *(rice)*	—	—	500·—
31, 32 — **Krochmale** *(starch*	20.—		20·—
27/3—32 — **Mąka pastewna**	478·4	304·8	1 105·8
40—50 — **Warzywa** *(vegetables)*	—	—	2·5
53—58, 60—64 — **Owoce świeże**	—	—	16.—
59, 61-63, 66 — **Owoce suszone** *(dried fruits)*	—	—	1·2
69—72 — **Orzechy i migdały** *(nuts and almonds)*	—	—	2·—
76 — **Kawa** *(coffee)*	—	—	61·3
78—79 — **Herbata** *(tea)*	—	—	8·1
80 — **Kakao** *(cocoa)*	—	—	—
81—82 — **Korzenie** *(spices)*	—	—	1·5
95—97 — **Żywica** *(resin)*	—	—	18·8
116 — **Ryby połowy włas.** *(fishe)*	490·—	50·—	4 762·7
117 — **Śledzie** *(herrings)*	—	—	24·2
134/1—3 — **Szczecina** *(bristle)*	—	4·5	4·5
198—199 — **Asfalt** *(asphalt)*	—	—	28·9
215—218 — **Tłuszcze zwierz. sur.** *(animal origin)*	24·8	—	32·1
259—260 — **Cukier**	1033·2	—	1 301·9
205—214 — **Tłuszcze i oleje roślinne**	—	—	66.—
295—491 — **Przetwory chemicz.** *(chemicals)*	1·1	5·8	24·5
299/18 — **Soda** *(soda)*	—	—	—
424—428 — **Garbniki**	19·6	—	296·8
429—454 — **Artykuły kosmet.** *(cosmetics)*	—	—	0·8
492—515 — **Skóry** *(skins and hides)*	27·—	—	27·—
606, 609 — **Bawełna i odpadki** *(cotton & cotton odds)*	—	—	103·3
719 — **Szmaty** *(rags)*	—	—	—
720—724 — **Kauczuk** *(rubber)*	17·5	—	17·5
725—746 — **Wyroby gumowe** *(rubber goods)*	—	0·2	0·2
749—751, 753 — **Drzewo tarte** *(sawed timber)*	—	—	563·—
757, 778 — **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	65·7	9·5	145·—
742—803 — **Papier** *(paper)*	—	—	40·—
896—927 — **Szkło** *(glass)*	—	—	4.1
925—981 — **Metale różne** *(various metals)*	—	—	13·—
930—966 — **Wyr. żel. i metal.** *(iron and steel goods)*	13·9	—	97·2
— **Różne** *(various)*	—	0.7	10·8
Wywóz *(exports)*	1 432·6	1 898·8	17 319·8
23 — **Pestki drzew owocowych** *(fruits stones)*	0·5	10·1	35·7
24—26 — **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	—	255.6	786·3
131, 32 — **Krochmale** *(starch)*	10·—	—	10·—
27/3—32 — **Mąka pastewna** *(flour)*	—	11·6	11·6
30/1—2 — **Ryż wyłuszczony** *(husked rice)*	37·2	225·3	7 059·8
40—50 — **Warzywa** *(greens)*	—	—	37·5
53—58, 60—64 **Owoce świeże** *(fresh fruit)*	—	—	142·3
59, 61—63, 66 — **Owoce suszone** *(dried fruit)*	73·7	53·4	207·8
67, 68 — **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)*	—	15·4	37·6
69, 72 — **Orzechy i migdały** *(nuts & almonds)*	—	0·1	5·9
76 — **Kawa** *(coffee)*	—	0·4	93·4
78 — **Herbata** *(tea)*	—	—	7·3
Kakao *(cocoa)*	2·4	31·5	481·4
81, 82 — **Korzenie** *(spices)*	—	0·8	19·2
95—97 — **Żywica** *(resin)*	—	75·9	789.9
104/1,3 — **Trawa morska, trzcina** *(sea grass, seed)*	—	—	11.9
117 — **Śledzie** *(herrings)*	34·4	0·8	284·—
137/2—3 — **Jelita** *(casings)*	—	1·—	119·8
142—143 — **Gąbki i muszle** *(sponges and shells)*	—	—	7·1
200/8 — **Wazelina** *(vaseline)*	0·8	0.6	40·6
205—214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** *(Fats & oils vegetable origin)*	36·—	39·3	463·1
148—162 — **Kamienie** *(stones)*	—	5·3	32·—
156/1—2 — **Talk** *(talc)*	10·4	—	19·6
197, 200 — **Oleje** *(oils)*	—	20·2	20·2
198, 199 — **Asfalt** *(asphalt)*	60·2	20·9	81·1
203—204 — **Wosk** *(wax)*	—	5·3	19.7
215—218 — **Tłuszcze zwierzęce surowe** *(raw fats of animal origin)*	—	136·7	1.140·8
216 — **Tran** *(cod-liver-oil)*	25·4	17·4	111·4
254—256 — **Ryby** *(fish)*	—	0·2	4.—
293-294/1,2,3,6, **Tytoń** *(tobaco)*	30·6	—	30·6
295/6 — **Siarka** *(sulphur)*	—	1·—	110·3
295—491 — **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*	—	39·6	173·7
299/18 — **Soda** *(soda)*	—	43.3	43.3
405—425 — **Farby** *(paints)*	—	1·6	41·3
404 — **Sadze** *(soot)*	—	16·9	44·4
424—428 — **Garbniki**	980·4	378·—	2 136·—
481—485 — **Nawozy azotowe** *(nitrates)*	—	—	—
492—513 — **Skóry** *(skins)*	5·—	158·6	925·7
589/1. 2, 592 — **Wełna** *(wool)*	—	180·—	721·3
597—622 — **Tkaniny** *(textiles)*	108·5	—	109·7
625, 626 — **Sizal** *(sisal)*	—	2·1	21·2
720—724 — **Kauczuk** *(rubber)*	10·7	44·6	106·4
757—778 — **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	6·4	—	36·7
779 — **Korek i wyr. z korka**	—	—	52·8
794 795 — **Celuloza** *(cellulose)*	—	4·8	27·2
792—803, 809—819, 826 — **Papier i obcinki papierowe** *(paper and paper weste)*	—	—	81·6
925—981 — **Metale różne** *(various metals)*	—	—	104·9
930—965 — **Wyroby żel. i metal.** *(iron ware & steel ware)*	—	5·3	51·8
997 — **Miedź**	—	86·6	229·1
1037—1092 — **Maszyny, aparaty i części** *(machinery)*	—	0·2	1·7
— **Różne** *(various)*	—	8·4	189·2
Przywóz i wywóz razem	3 623·8	2 274·3	25.260·6

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

Poz. tar. cel.	Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January-November*
Przywóz *(imports)*	25 503·5	2.503·9	80 447·4
1—4 — **Zboże** *(grain)*	—	—	288·2
17, 23, 25 — **Nasiona** *(seeds various)*	1·9	2.—	57·—
24—26 — **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	—	—	10·1
31, 32 **Krochmale** *(starch)*	424·9	24·6	475·—

Poz. tar. cel.	Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January-November*
27/1—3 — **Mąka**	723·—	534.7	2·921·2
27/3—32 — **Mąka pastewna** *(flour)*	305·4	—	709·9
35 — **Słód** *(malt)*	150·—	—	150·—
40—50 — **Warzywa** *(vegetables)*	10·1	34·—	115·5
53, 58, 60—64 — **Owoce świeże** *(fresh fruit)*	3·8	17·6	61·4
59, 61—63, 66 **Owoce suszone** *(dried fruit)*	3·8	10·3	30·2
67, 68 — **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)*	0·9	0·1	12.3
76 — **Kawa** *(coffee)*	2.5	0·2	8·9
77 — **Cykorja** *(succory)*	—	—	3·—
78 — **Herbata** *(tea)*	—	—	0·5
80 — **Kakao** *(cocoa)*	—	1.4	2·4
81, 82 — **Korzenie** *(spices)*	—	4·2	9·—
95, 97 — **Żywica** *(resin)*	—	0·1	5·8
121/26 — **Ptactwo bite** *(poultry)*	—	—	3·6
125 — **Jaja** *(eggs)*	0·8	—	8·3
127—200 — **Oleje** *(oils)*	1·5	2·2	26·7
128/1—4 — **Ser** *(cheese)*	—	—	1·—
131 — **Pierze** *(feather)*	—	—	6·7
137/2a, b — **Jelita** *(casings)*	0·2	0·3	25·8
205—214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** *(Fats & oils of vegetable origin.)*	0·4	—	20·1
215, 217, 218 — **Tłuszcze zwierz. surowe** *(raw fats of animal origin.)*	—	—	6.9
228 — **Makaron** *(macaroni)*	2·1	2.4	29·5
243/1, 2 — **Konserwy mięsne** *(meat preserves)*	—	0·1	6·3
254, 256 **Ryby i konserwy rybne** *(fishes)*	—	—	4·7
259, 260 — **Cukier** *(sugar)*	22 206·9	131·—	65 355·9
272, 273, 276, 278 — **Napoje alkoholowe** *(spirits)*	27·3	37·5	418·3
280—282 — **Wina** *(wine)*	1·—	1·2	30·9
292/2 **Pasza**	—	—	398·8
295—491 — **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*	5·—	7·5	105·1
299/18 — **Soda** *(soda)*	1 367·9	1 203·6	6 192.8
411/2 — **Biel cynkowa** *(zinc white)*	—	—	0·3
429—454 — **Artykuły kosmetyczne** *(cosmetics)*	5·3	37·1	165·7
466—470 — **Klej i żelatyna** *(glue and gelatine)*	0·9	0·1	2·3
492—513 — **Skóry** *(skins)*	1·1	11·7	26·8
534—559 — **Wyroby skórzane** *(Leather goods)*	0.3	1·2	5·6
757—778 — **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	6·3	8·4	70·1
563—622 — **Tkaniny** *(textile fabrics)*	15·5	70·5	257·7
589/1, 2 592 — **Wełna** *(wool)*	—	—	1.2
606/1, 2 a b — **Odpadki bawełny** *(cotton waste)*	—	—	5·9
646—648 — **Sznury** *(ropes)*	6.4	1·6	17·3
720, 724 — **Kauczuk**	—	—	61·—
725—746 — **Wyroby gumowe** *(rubber goods)*	2·1	2·7	37·3
752 — **Podkłady kolejowe** *(sleepers)*	—	—	75·—
776 — **Meble** *(bentwood furniture)*	3·3	12·4	61·4

Poz. tar. cel.	Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January-November*
779—787 — **Korek, wyr. z korka** *(cork wood and cork goods)*	—	—	—
792, 803, 809, 826 — **Papier** *(paper)*	50·7	59·1	284·5
836—847 **Książki i broszury** *(books)*	0·9	0·8	8·2
862—887 — **Wyroby ceram.** *(ceramic products)*	6·4	5·6	57·5
896—927 — **Szkło i wyroby** *(glass and glass ware)*	4·2	10·—	109·—
930—965 — **Wyr. stal. i metal.** *(iron & steel goods)*	147·8	200·—	1 352·—
968 — **Cynk** *(zinc)*	—	—	58·5
— **Różne** *(various)*	12·9	67·7	288·3
Wywóz *(exports)*	**5.539·4**	**5 085.—**	**45.872·9**
7 — **Kukurydza** *(maize)*	—	—	13·3
23 — **Pestki drzew owocowych** *(fruit stones)*	5·8	1·—	15·8
24—26 — **Nasiona oleiste** *(oil seeds)*	72·4	369·2	714·—
17, 23, 25 — **Nasiona** *(seeds various)*	3·2	2·5	158·1
24/1—3 — **Mąka** *(flour)*	—	—	90·7
28 — **Kasza** *(grits)*	0·6	3·6	35·3
30 — **Ryż wyłuszczony** *(husked rice)*	2.009·—	1 229·9	13 725·6
31 — **Krochmal** *(starch)*	—	5·1	61·1
53, 58, 60—64 — **Owoce świeże** *(fresh fruit)*	140·9	236·9	2 896·9
59, 61—63, 66 — **Owoce suszone** *(dried fruit)*	204·7	297·3	1 608·1
62—72 — **Orzechy i migdały** *(nuts and almonds)*	5·2	1.7	50·5
67, 68 — **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)*	9·2	9·8	60·8
76 — **Kawa** *(coffee)*	10·4	23·5	279·4
78 — **Herbata** *(tea)*	26·8	30·8	170·5
80 — **Kakao** *(cocoa)*	159·8	106·1	1 617·1
81—82 — **Korzenie** *(spices)*	16·5	20·1	167·9
95, 97 — **Żywica** *(resin)*	602.5	62·3	2 040·1
104 — **Trawy morskie, trzcina** *(sea grass, reed)*	0·6	0·3	29·8
117 — **Śledzie** *(herrings)*	157·—	88·3	534·5
127—200 — **Oleje** *(oils)*	63·—	13·1	204·7
128/1—4 — **Sery** *(chese)*	—	—	—
129/1—5 — **Kazeina** *(caseine)*	1·1	2·4	4·—
137/2a, b — **Jelita** *(casings)*	8·7	13·5	241·8
143/1—3 — **Muszle** *(shells)*	—	—	1·5
148 — **Kamienie** *(stones)*	46·6	21·1	86·9
154 — **Cement** *(cement)*	—	—	0·4
156/1—2 **Talk** *(talc)*	—	—	15·5
161 — **Minerały zawier. bor** *(minerals bor)*	—	—	61·2
169 1—2 **Azbest** *(asbestos)*	—	—	10·—
170 — **Art. szlifierskie** *(grinding materials)*	2·2	7·9	81·2
177 **Rudy różne** *(various ores)*	—	—	67·9
180 **Węgiel antracytowy** *(coal)*	—	250·—	250·—
198—199 **Asfalt** *(asphalt)*	4·8	—	44·9
200/8, a, b, c — **Wazelina** *(vaseline)*	3·9	0·9	40·4
203—204 — **Wosk** *(wax)*	6·4	13·—	37·—
205, 214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** *(vegetable oils and fats)*	275·3	113·5	1 875·6
213/1—3 — **Pokost** *(varnish)*	2·1	—	15·9
215, 217—218 — **Tłuszcze zwierz. sur.** *(raw fats)*	354·9	516·—	3 127·8

Poz. tar. cel.	Listopad *November*	Październik *October*	Od początku roku *January November*
216 — **Tran** . . . . . *(whale oil)*	100·9	27·1	180·5
254, 256 — **Ryby i konserwy rybne** *(fish)* . . .	17·5	26·1	114·6
259—260 — **Cukier** . . . . . *(sugar)*	—	—	—
272—273, 276, 278 — **Nap. alkoh.** . . *(alcohols)*	0·6	0·1	6·4
286, 287 — **Otręby i makuchy** . *(bran & oil cokes*	—	—	34·—
295/6 — **Siarka** *(sulphur)* .	26·3	28·—	261·3
295—491 z wyj. osobno wym. — **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*	49·3	114·6	780·6
299/18 — **Soda** *(soda)* . . .	7·9	37·2	76·9
408 — **Sadze** (*soot*, . . .	11·8	9·7	40·3
405, 407, 409			
412, 418, 420			
423 — **Farby** *(paints)* . .	31·9	2·2	114·9
424—427 — **Garbniki** . . . . *(tanning extracts)*	379·5	149·9	1 563·9
429, 450—454 — **Artykuły kosmetyczne** *(cosmetics)* .	—	3·7	18·2
466, 470 — **Klej i żelatyna** . . *(glue and gelatine)*	—	2·1	9·1
487 — **Celuloid** *(celluloid)*	16·1	13·9	97·—
492, 513 — **Skóry** *(skins)* .	127·3	219·4	3 168·—
589/1, 2 592 — **Wełna** *(wool)* .	51·1	196·2	3 641·1
597, 605, 613			
622 — **Tkaniny** *(textiles)*	1.1	1·9	22·3
606, 609 — **Bawełna** *(cotton)*.	1·—	11·2	63·6
623 — **Len i konopie** . . *(flax and hemp)*	—	—	0·2
625—626 — **Sisal** *(sizal)* . . .	8.—	15.8	154·2
646—648 — **Sznury** *(ropes)* . .	4·5	26·8	81·9
720, 724 — **Kauczuk** *(rubber)* .	96·2	158·8	918·3
725, 746 — **Wyroby gumowe** . *(rubber goods)*	4·3	12·—	58·—
750 — **Drzewo egzotyczne** *(exotic wood)*	—	—	38·8
757, 778 — **Wyroby z drzewa** . *(wood goods)*	6·5	9·6	78·8
779 — **Korek, wyroby z korka** . . . . *(cork goods)*	—	—	14·2
792, 803, 809			
826 — **Papier** *(paper)* . .	95·7	105·6	399·3
794/1, 2 795 — **Celuloza** *(cellulose)*	—	—	15·7
807—808 — **Fibra** *(fibre)* . .	—	3·7	27·8
862—887 — **Wyroby ceramiczne** *(ceramic goods)*	—	0.3	26·6
896—927 — **Szkło i wyroby** . . *(glass and glass ware)*	1·6	2·—	5·5
925—981 — **Metale różne** . . *(various metals)*	25·4	2.8	172·4
927 — **Żelastwo** (*złom*). . *(scrap iron)*	—	—	24·3
930—965 — **Wyroby stal. i żelazne** *(hardware*	35·1	336.—	288·8
966/1—4 — **Cyna** *(tin)* . .	7·6	77·5	153·8
977 — **Miedź** *(copper)*	224·7	340·5	2 415·8
1037, 1098 — **Masz. apar. i części** *(machinery apparatus parts)*	0·2	3·7	248·2
1099—1132 — **Mat. elektrotechn.** *(electric products)*	—	—	3·3
— **Różne** *(various)*	13·7	9·2	117·3
Przywóz i wywóz razem *(total exports and imports)*	**31 042·9**	**7.588·9**	**126.420·3**

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

listopad (*November*) . . . . . . 1935 — 763.951·6
październik (*October*) . . . . . . 1935 — 597 819·7
listopad *(November)* . . . . . . 1934 — 703 943·9
od początku roku (*Janury-November*). 1935 — 6.986.371·8
od początku roku . . . . 1934 — 6.638.575·8

III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków (*ships incoming*)			Wyszło statków *(ships outgoing)*			Suma rubr. 3 i 6	Kolejne miejsce (*place occupied*)
	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	53	22	63.189	51	46	60.526	123.715	2
W. M. Gdańsk *F. C. of Danzig* .	1	1	221	1	—	221	442	18
Anglja *(Great Britain)*	25	4	44.716	24	20	46.699	91.415	4
Danja *(Denmark)*	70	40	40.803	63	54	40.146	80.949	5
Estonja *(Estonia)*	5	—	1.295	6	6	1.512	2.807	16
Finlandja *(Finland)*	24	9	24.850	23	22	22.885	47.735	9
Francja (*France*)	1	—	2.741	1	1	2.741	5.482	13
Grecja *(Greece)*	9	—	23.548	10	10	26.237	49.785	8
Hiszpanja (*Spaine*)	1	1	2.807	1	—	2.807	5.614	12
Holandja *(Holland)*	17	9	7.892	15	10	7.662	15.554	11
Łotwa *(Latvia)*.	3	1	2.130	3	3	2.130	4.260	15
Niemcy *(Germany)*	79	40	50.523	73	46	49.421	99.944	3
Norwegja *(Norway)*	44	23	37.663	46	33	37.589	75.252	6
Rumunja *(Romania)*	1	—	2.599	1	1	2.599	5.198	14
Stany Zjedn. A. P. (U. S. A.) . . .	8	4	25.144	9	5	28.238	53.382	7
Szwecja *(Sweden)*	118	38	86.809	110	95	83.744	170.553	1
Włochy *(Italy)*	3	1	7.731	5	5	13.664	21.395	10
Z. S. S. R. (*U. S. S. R.*)	1	1	1.052	1	—	1 052	2.104	17
Razem *(total)* . . .	**463**	**194**	**425.713**	**443**	**357**	**429.873**	**855.568**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	394	152	366.778	406	329	362.498	729.276	—
Ten sam mies. 1934 r. *(November 1934)*	*420*	*167*	*403.639*	*397*	*334*	*382.584*	*786.223*	—
Od pocz. r. 1935 (*since beginning of 1935*)	4.350	1.826	4.162.296	4.339	3.546	6.174.003	8.336.299	—
Od pocz. r. 1934 *since beginning of 1934*)	4.213	1.759	3.799.821	4.203	3.347	3.797 504	7.597.326	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w listopadzie 910,8 n. r. t.; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 68; c) średni postój statków: 48,6 godzin.

IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W LISTOPADZIE

w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego w kg

Gatunki ryb	Połowy bałtyckie						Połowy dalekomorskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski Zatoki	Połowy dalsze		
Łososie	170	—	—	—	—	—	—	170
Troć	—	—	10	-	300	—	—	310
Płastugi: a) Storria	2120	4860	1400	100	3020	250	—	11.750
b) Zimnica	—	20	—	—	—	—	—	20
c) Gładzica	—	20	—	—	—	—	—	20
d) Skarp	—	320	50	—	—	—	—	370
Śledzie	24240	4870	8100	1000	—	—	—	38.210
Szproty	816000	146700	140800	15950	—	—	—	1.119.450
Węgorze	30	—	1120	170	50	—	—	1.370
Wątłusze	13470	10240	10050	15200	5630	17250	—	71 840
Węgorzyce	—	50	50	—	—	—	—	100
Sieja	—	—	50	—	240	—	—	290
Szczupaki	—	—	700	—	900	—	—	1.600
Okonie	350	—	750	—	—	—	—	1.100
Płotki	—	—	1200	—	200	—	—	1.400
Certy	2300	—	—	—	—	—	—	2 300
Razem listopad	**858 680**	**167 080**	**164 280**	**32 420**	**10.340**	**17.500**	—	**1.250 300**
Miesiąc ubiegły	121.920	49.640	54.590	13.400	18.630	—	—	258 180
Razem od początku roku	4,669.300	3,069.210	1,757.570	140.260	313 790	287.330	1.741.300	11,978.760

V. RUCH PASAŻEROW *(PASSENGER TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI (*Oversea traffic*)

	Przyjechało (*passengers incoming*)					Wyjechało (*passengers outgoing*)				
	Listopad (*November*)				Październik (*October*)	Listopad (*November*)				Październik (*October*)
	I kl.	II kl	III kl.	Razem (total)	Razem (total)	I kl.	II kl	III kl	Razem (total)	Razem (total)
Anglja	**15**	**10**	**12**	**37**	**50**	**17**	**15**	**117**	**149**	**98**
Hull	—	5	—	5	7	—	3	—	3	6
Londyn	15	5	12	32	43	17	12	117	146	92
Belgja	**3**	**1**	**9**	**13**	**37**	—	—	—	—	—
Antwerpja	3	1	9	13	37	—	—	—	—	—
Danja	**6**	—	**4**	**10**	**28**	—	—	—	—	—
Kopenhaga	6	—	4	10	28	—	—	—	—	—
Estonja	—	—		—	—	—	—	—	—	**7**
Tallin	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Finlandja	**8**	—	**3**	**11**	**5**	**7**	—	—	**7**	—
Helsinki	7	—	3	10	5	7	—	—	7	—
Kotka	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Francja	—	**3**	—	**3**	**8**	—	**2**	**529**	**531**	**499**
Le Havre	—	3	—	3	8	—	2	529	531	499
Holandja	**1**	—	**12**	**13**	**7**	—	—	—	—	**2**
Amsterdam	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Rotterdam	—	—	10	10	6	—	—	—	—	2
Inne porty	—	—	2	2	1	—	—	—	—	—
Łotwa	—	—	**1**	**1**	—	—	—	—	—	—
Ryga	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Niemcy	—	—	**1**	**1**	**3**	—	—	**1**	**1**	—
Hamburg	—	—	1	1	2	—	—	—	—	—
Lubeka	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
Inne porty	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Norwegja	—	—	—	—	**1**	—	—	—	—	—
Oslo	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. Am. P.	**1**	—	**347**	**348**	**324**	**5**	—	**315**	**320**	**379**
New-York	1	—	347	348	324	5	—	315	320	379
Szwecja	—	—	**3**	**3**	**23**	**1**	—	—	**1**	**1**
Helsingborg	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—
Kalmar	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—
Stockholm	—	—	—	—	19	1	—	—	1	1
Inne porty	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—
via W. M. Gdańsk	—	—	**1**	**1**	**8**	—	**2**	—	**2**	**15**
Gdańsk	—	—	1	1	8	—	2	—	2	15
Razem	**34**	**14**	**393**	**441**	**494**	**30**	**19**	**962**	**1011**	**1001**
Od początku roku 1935 (*since beginning of 1935*)	828	431	8.851	10 110	—	421	535	12770	13726	—

Przedruk dozwolony z powołaniem się na źródło

Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedyńczy zł. 1.50

Ceny ogłoszeń: 1/1 str. zł. 500.—, 1/2 str. zł. 300—, 1/4 str. zł. 150.—. Ogłoszenia drobne zł. 0,50 za m/m przez 1 szpaltę w układzie 3 szpaltowym. Tabele w tekście 50% drożej.

Drukarnia Państwowa Nr 80759.

Gdynia
the largest port

on the Baltic

with the most modern
harbour facilities.